



DESENVOLVIMENTO DESIGUAL, REDES GEOGRÁFICAS E TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO BRASIL: UMA ANÁLISE DAS LIGAÇÕES DE LONGA EXTENSÃO

Bruno Candido dos Santos

Doutorando do Programa de Pós-graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, Brasil.

bruno.santos@usp.br

RESUMO – O transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros é um serviço público essencial para o povo brasileiro e estratégico para a integração nacional por propiciar deslocamentos de pessoas e mercadorias. Esta circulação permite engendrar um conjunto de reflexões acerca do desenvolvimento desigual no território brasileiro a partir da análise das redes geográficas, com ênfase na urbana e na rodoviária, que são basilares para tal circulação, regulada no âmbito interestadual pelo Estado brasileiro por intermédio da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). Este artigo debaterá o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros no Brasil a partir da análise das ligações de longa extensão, que representam parcela pequena do total em operação atualmente, mas possuem importância central no provimento de conexões entre centros da rede urbana. Para tanto, foi realizado o levantamento bibliográfico que alicerça as discussões teóricas ensejadas nos quatro tópicos que estruturam o texto. Foram utilizados dados populacionais de órgãos públicos como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e informações acerca das ligações obtidas no sítio eletrônico da ANTT para subsidiar o debate.

Palavras-chave: Desenvolvimento desigual; Redes geográficas; Transporte coletivo de passageiros; Ligações longas.

UNEVEN DEVELOPMENT, GEOGRAPHICAL NETWORKS AND COLLECTIVE ROAD PASSENGER TRANSPORT IN BRAZIL: AN ANALYSIS OF LONG-EXTENSION CONNECTIONS

ABSTRACT – The public interstate passenger road transport is an essential public service for the Brazilian people and strategic for national integration as it provides for the displacement of people and goods. This circulation allows to generate a set of reflections about the uneven development in the Brazilian territory from the analysis of the geographic networks, with emphasis on the urban and the highway, which are basic for such circulation, regulated in the interstate scope by the Brazilian State through the Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT). This article will discuss public interstate passenger road transport in Brazil based on the analysis of long-distance connections, which represent a small portion of the total currently in operation but are of central importance in providing connections between urban network centers. To this end, a bibliographic survey had been carried out that underpins the theoretical discussions raised in the four topics that structure the text. Population data from public bodies such as the Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) and information about the connections obtained on the ANTT website were used to support the debate.

Keywords: Uneven development, Geographical networks; Collective passenger transport; Long-extension connections.

INTRODUÇÃO

O transporte coletivo rodoviário de passageiros no Brasil é um serviço público essencial para os cidadãos e cidadãs e altamente estratégico para a integração nacional, pois são propiciados deslocamentos de pessoas e mercadorias, já que parte considerável dos ônibus rodoviários transportam encomendas em seus bagageiros. Este serviço possibilita reflexões acerca do desenvolvimento desigual e combinado e suas facetas no território brasileiro, já que viabiliza as e compõe

Sendo uma herança da teoria marxista, a ideia de desenvolvimento desigual é basilar para o conhecimento da Geografia do capitalismo. Este conceito é central para a compreensão da organização espacial no atual momento do sistema capitalista, em que a diferenciação entre áreas se faz presente de forma mais aguda e a mobilidade territorial do capital cada vez mais acelerada (SMITH, 1988; CORRÊA, 1987; HARVEY, 2005).

Um dos caminhos possíveis para o entendimento do desenvolvimento desigual e combinado é a apreensão da organização espacial e das redes geográficas, que são portadoras de projetos e práticas sociais e estão presentes por toda parte (CORRÊA, 2012; BLANCO, 2015). As redes geográficas permitem a concretização das práticas engendradas pelo sistema capitalista e pela sociedade, sendo imprescindíveis para a compreensão das desigualdades no espaço geográfico atual.

A rede rodoviária brasileira forma um par indissociável com a rede urbana nacional, que é central para o estudo do transporte de passageiros, já que as duas redes ilustram as facetas dessa atividade. O transporte coletivo rodoviário de passageiros se constituiu como um grande elemento de integração territorial. Este sistema de movimento permitiu a imposição de uma nova divisão territorial do trabalho, com a redução do tempo de deslocamento e a elevação da importância das articulações entre lugares (RANGEL, 2012b; DIAS, 2012 [1995]), pois a circulação se torna imprescindível para colocar a produção em movimento (SANTOS, 2012 [1996]).

Trata-se de um serviço público delegado pelo Estado, que é prestado nos âmbitos federal e estadual. Cada unidade federativa possui um sistema intermunicipal próprio, com ligações entre cidades distintas situadas nos seus limites, e há também o sistema interestadual, gerido pelo governo federal por intermédio da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), autarquia responsável pela fiscalização e controle das linhas interestaduais e internacionais. Neste artigo serão analisadas as ligações rodoviárias interestaduais geridas pela ANTT. A Agência disponibiliza diversas bases de dados que contêm variadas informações referentes às ligações, tais como pontos de parada, cidades atendidas, extensão das linhas, empresas operadoras, entre outras. Estas bases propiciam a construção de mapas, tabelas e quadros que enriquecem a análise do serviço no contexto interestadual.

O artigo está organizado em três tópicos, além da introdução, considerações finais e referências bibliográficas. O primeiro debate sobre o desenvolvimento desigual e as redes geográficas no entendimento da circulação. Trata-se de um esforço de reflexão teórica sobre aspectos processuais que podem ser elucidados a partir da apreensão do desenvolvimento dos transportes. O segundo item versará sobre a rede rodoviária brasileira e os fixos geográficos do transporte rodoviário de passageiros no Brasil, para analisar as relações entre as rodovias e a circulação coletiva de pessoas pelo país. O terceiro item traz aspectos normativos do transporte interestadual de passageiros no Brasil, pois se trata de um serviço público que não pode prescindir de uma regulação efetiva e de uma organização logística delineada pelas empresas operadoras. O quarto item abordará a importância das ligações de longa extensão para o serviço, considerando as que possuem quilometragem total superior a 3.000 quilômetros, sendo em sua maioria inter-regionais.



A partir das reflexões ensejadas por Santos (2019), será utilizada a definição de ligação em detrimento do termo “linha”. A ANTT elabora para cada linha um prefixo de oito dígitos, em que os dois primeiros designam o estado de origem, os quatro intermediários elucidam o registro da linha e os dois últimos o tipo de veículo (convencional com ou sem sanitário, executivo, semi leito, leito, cama e misto [dois tipos de poltronas no mesmo veículo]), que se diferenciam conforme a quantidade e a reclinagem das poltronas. Em inúmeras situações, duas ou mais linhas possuem o mesmo trajeto e pontos de embarque e desembarque idênticos, de modo que a única diferença entre as linhas ocorre em virtude do tipo de veículo utilizado. Portanto, a definição de ligação resulta do agrupamento de duas ou mais linhas rigorosamente iguais, em que o tipo de veículo é a única distinção.

O rodoviário interestadual de passageiros atende a 25 estados e ao Distrito Federal (somente o Amapá não possui linhas interestaduais), opera em 2.036 municípios e possui 194 empresas operadoras. São 3.549 linhas interestaduais, das quais 52 pertencem ao serviço “semiurbano”, que é realizado por ônibus “tipo urbano”, com passageiros transportados sentados e em pé em deslocamentos inferiores a 75 quilômetros de extensão. As 3.497 linhas restantes são operadas por ônibus “tipo rodoviário”, com a proibição do transporte de passageiros em pé e presentes em linhas com mais de 75 quilômetros de extensão. O agrupamento dessas 3.497 linhas do serviço “rodoviário de longa distância” resultou em 2.155 ligações interestaduais, das quais 66 possuem extensão total superior a 3.000 quilômetros.

O DESENVOLVIMENTO DESIGUAL E A REDE URBANA NO ENTENDIMENTO DA CIRCULAÇÃO

O estudo da circulação é de central importância para refletir sobre a produção do espaço geográfico. Dentro da Geografia do capitalismo (SMITH, 1988), a circulação assume papel basilar para a diminuição dos custos produtivos e do tempo empregado no transporte de insumos, na distribuição de mercadorias e na mobilidade da força de trabalho, ampliando a geração de mais-valia. Tal redução de custos da circulação auxilia a acumulação de capital de duas formas simultâneas e concomitantes, pois cria espaços para a acumulação de capital e expande geograficamente esta acumulação a partir da redução progressiva dos custos de transporte (MARX, 2014; HARVEY, 2005).

A circulação pode ser entendida à luz de várias categorias e conceitos do pensamento geográfico por ser eminentemente espacial. Neste item serão realizados debates acerca do desenvolvimento desigual e da rede urbana, pois são elementos elucidativos das particularidades que a circulação assume no território, sobretudo no contexto brasileiro, que será analisado posteriormente.

Proposta por Trotsky, a lei do desenvolvimento desigual e combinado permite refletir sobre a relação dialética entre dois processos diferentes e opostos mas relacionados e interpenetrados, que são a desigualdade e a combinação. A apreensão de ambos permite elucidar a organização do espaço e a diferenciação entre áreas pelo globo (CORRÊA, 1987). Segundo Santos (2008 [1979], p. 20) as diferenças entre espaços existem pois “os componentes do espaço são os mesmos em todo o mundo e formam um continuum no tempo, mas variam quantitativa e qualitativamente segundo o lugar, do mesmo modo que variam as combinações entre eles e seu processo de fusão”.

Para Smith (1988, p. 16), o desenvolvimento desigual “é a expressão geográfica sistemática das contradições inerentes à própria construção e estrutura do capital”, sendo também “o processo e o padrão concreto da produção da natureza sob o capitalismo” (1988, p. 18). O capital produz o espaço e também as escalas reais espaciais que tornam concreto o desenvolvimento desigual (SMITH, 1988).

A compreensão da atual organização do território brasileiro passa pelo debate acerca do desenvolvimento desigual e da dependência. Segundo Smith (1988, p. 19) “o padrão que resulta na paisagem é bem conhecido: desenvolvimento de um lado e subdesenvolvimento de outro. A teoria da dependência, a teoria centro-periferia e as várias teorias do subdesenvolvimento capturam todas alguma coisa deste processo”. Sendo assim, o Brasil “só pode ser entendido se estudado como uma dessas áreas subdesenvolvidas periféricas, tendo muita coisa em comum com todas as demais áreas similares [...]. A economia brasileira, tal como a conhecemos, nasceu em resposta a solicitações do mercado mundial” (RANGEL, 2012a, p. 610, grifo nosso).

Corrêa (1987, p. 45) atenta para a questão regional, ao afirmar que o desenvolvimento desigual é traduzido “no processo de regionalização que diferencia não só países entre si como, em cada um deles, suas partes componentes, originando regiões desigualmente desenvolvidas mas articuladas”. A lógica expressa pelo autor também se aplica à articulação espacial de áreas e territórios distintos, para além do recorte regional, pois o desenvolvimento desigual enquanto processo de produção do espaço percola todo o globo terrestre de forma multiescalar, pois “a necessidade de desenvolvimento geográfico desigual para a sobrevivência do capitalismo produz, particularmente sob as condições de crise, um turbilhão de desenvolvimento oscilante em todas as categorias de escalas espaciais” (SMITH, 1988, p. 25).

Ressalta-se que para Smith o processo se agudiza a partir da segunda metade do século XX, em que há uma profunda reestruturação do espaço geográfico como jamais houvera anteriormente. O autor realça alguns eventos centrais, como a industrialização do Terceiro Mundo e a emergência de uma nova divisão internacional do trabalho, momentos nos quais países dependentes, como o Brasil, se inserem de forma contundente. Considerando o caso brasileiro, há a partir da década de 1940 o crescimento da indústria pesada e da procura por bens de capital. Destaca-se a criação por parte do Estado brasileiro da Fábrica Nacional de Motores (FNM) em Duque de Caxias/RJ em 1942, que foi a primeira a produzir e não montar, somente, caminhões no Brasil (SINGER, 2001).

O processo de desenvolvimento desigual se aprofunda desde então, trazendo a reboque a seletividade espacial, que se faz mais presente nos países dependentes, pois neles o espaço é descontínuo, instável e multipolar, sendo submetido e pressionado por polarizações e influências advindas de níveis de decisão diferentes. Ademais, as disparidades de renda são menos sensíveis nos países desenvolvidos do que nos subdesenvolvidos, pois, neste último grupo, as diferenças de renda na sociedade mostram uma tendência à hierarquização das atividades no âmbito regional e à coexistência nos lugares de atividades similares, porém de níveis diferentes (SANTOS, 2008 [1979]; 2011 [1979]).

O processo de difusão de inovações pelo planeta não é generalizado, sobretudo para o espaço periférico, já que as grandes disparidades geográficas e individuais influenciam na produção e transformação do espaço. A seletividade se manifesta nos planos social e econômico e pode ser entendida pela produção, que se concentra em pontos específicos, e pelo consumo, que busca se dispersar desmesuradamente, mas é freado em virtude da variação qualitativa e quantitativa no espaço da capacidade de consumir (SANTOS, 2008 [1979]; 2011 [1979]).

A compreensão do desenvolvimento desigual e da seletividade espacial pode ser realizado a partir da leitura analítica das redes, conceito central para o pensamento geográfico. As redes, em virtude de sua própria natureza, selecionam nós e caminhos, solidarizam alguns elementos e excluem outros. Tal seletividade é refletida pela história do território, já que novas redes ao dialogar com as antigas podem reforçar, concentrar, inovar ou entrar em conflito com o que é preexistente. Estes processos são acompanhados pela comunicação entre parceiros econômicos de forma seletiva, o que amplia, portanto, a importância estratégica da localização geográfica (BLANCO, 2015; DIAS 2012 [1995]). Portanto, a análise das redes é imprescindível para a apreensão da organização espacial e do desenvolvimento desigual, já que ilumina a atual divisão territorial do trabalho.

A conceituação moderna do termo rede é constituída na filosofia de Saint-Simon, que data das primeiras décadas do século XIX, está inscrita no projeto engendrado pelos chamados socialistas utópicos e se torna largamente discutida por diversas áreas do conhecimento (DIAS, 2012 [1995]; 2005; 2020). Ao resgatar a ponderação do filósofo francês Pierre Musso, Dias (2005, p. 13) pontua que “a noção de rede se tornou onipresente, e mesmo onipotente”. O conceito de rede estrutura e alicerça diversas discussões que envolvem a análise do espaço geográfico e seus elementos. Enquanto Raffestin (1993 [1980], p. 156) define rede como “um sistema de linhas que desenham tramas”, Corrêa aponta que uma rede geográfica é o “conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações” (1997, p. 107). Santos (2012 [1996], p. 262), por sua vez, ressalta que “a rede também é social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam”.

A rede é, portanto, reflexo e condição da produção do espaço, da organização espacial e dos processos de circulação e comunicação. “As redes geográficas são redes sociais espacializadas. São sociais em virtude de serem construções humanas, elaboradas no âmbito de relações sociais de toda ordem, envolvendo poder e cooperação, além daquelas de outras esferas da vida” (CORRÊA, 2012, p. 200). A rede é um instrumento basilar para o exercício do poder, pois permite a circulação e a comunicação, que ocorrem simultaneamente, complementando-se e se diferenciando conforme o que é transferido, sendo a comunicação, em linhas gerais, responsável pela transferência de informações e a circulação pelo movimento de bens e pessoas (RAFFESTIN, 1993 [1980]; SANTOS, 2012 [1996]; DIAS, 2012 [1995]). “A rede faz e desfaz as prisões do espaço, tornado território: tanto libera como aprisiona” (RAFFESTIN, 1993 [1980], p. 204).

Os atos de circular e comunicar possuem estratégias e atuam em prol delas, contribuindo com a modelagem do território. As redes não se desvinculam dos modos de produção, já que assegura a mobilidade necessária a eles. Todavia, neste processo alguns atores possuem um papel privilegiado, pois organizam o espaço conforme suas necessidades (RAFFESTIN, 1993 [1980]; SANTOS, 2012 [1996]). Segundo Dias (2012 [1995], p. 148), “os fluxos, de todo tipo – das mercadorias às informações – pressupõem a existência das redes”. Portanto, para pensar as atividades econômicas e os serviços públicos de transporte de passageiros, é imprescindível o estudo das redes e suas topologias e funcionamento.

Dentre as redes geográficas a rede urbana é para diversos autores uma das mais relevantes em virtude da multiplicidade de interações e atividades contidas nesta rede. A rede urbana pode ser definida como um conjunto de centros articulados funcionalmente (CORRÊA, 1997; 2006 [1997]). Estes são “resultado de complexos e mutáveis processos engendrados por diversos agentes sociais” (2006, p. 311). Segundo Corrêa (2006 [1997]), na rede urbana se manifestam a integração nacional e a globalização, por intermédio de suas nuances e especificidades. A rede urbana possibilita uma compreensão do desenvolvimento urbano e regional, já que é simultaneamente condição para e reflexo da divisão territorial do trabalho.

“Os núcleos urbanos são a sede das novas instituições e da circulação” (BECKER e EGLER, 1994, p. 181). Por oferecer vantagens locais diferenciadas, elucidando uma hierarquia urbana e uma especialização funcional, esta rede é reflexo dessa divisão, e, por congrega serviços de transporte, armazenagem, bancos, comércio, educação, saúde, entre outros, a rede urbana é condição para a divisão territorial do trabalho (CORRÊA, 2006 [1997], FRESCA, 2010). A rede urbana se associa intimamente com a circulação de pessoas, cargas e informações, pois contém centros que atuam como nós das redes de transportes e das redes de solidariedade (SPOSITO, 2008). Em linhas gerais, “a formação de redes de comunicação para o deslocamento de pessoas e de mercadorias [...] permite lembrar que o espaço, embora continue sendo o mesmo, tem suas dimensões modificadas para as diferentes classes sociais” (SPOSITO, 2008, p. 148).

A rede urbana detém diversos fixos geográficos primordiais para a circulação, pois nas cidades

estão localizados diversos terminais de cargas e passageiros, estruturas de controle e fiscalização das atividades de transporte, como autarquias e órgãos públicos, sedes e filiais de empresas transportadoras. Esta rede é conectada por sistemas de movimento como o aeroviário, o aquaviário, o ferroviário e o rodoviário (CONTEL, 2012 [2001]).

No caso brasileiro, sobretudo a partir de iniciativas governamentais engendradas a partir da década de 1930, em que a inserção do país na economia internacional fora acelerada, optou-se pelo sistema de movimento rodoviário como o principal elemento de integração do território, com a construção de diversas estradas em todas as regiões do país. Finalmente, a rede rodoviária brasileira forma um par indissociável com a rede urbana nacional, que é central para o estudo do transporte, já que as duas redes ilustram as facetas das diversas atividades de circulação rodoviária no território nacional.

REDE RODOVIÁRIA E FIXOS GEOGRÁFICOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL

“A capacidade tanto do capital como da força de trabalho de se moverem, rapidamente e a baixo custo, de lugar para lugar, depende da criação de infraestruturas físicas e sociais fixas, seguras e, em grande medida, inalteráveis. A capacidade de dominar o espaço implica na produção de espaço” (HARVEY, 2005, p. 147). Nota-se no excerto anterior a importância das infraestruturas para o provimento de uma circulação mais acelerada e mais eficiente, sobretudo para a acumulação de capital. Destaca-se as sensíveis disparidades entre os países “centrais” e os “dependentes” neste processo, pois estes organizam seus territórios em função de impulsos e demandas externas.

Segundo Santos (2008 [1979], p. 20) “os espaços dos países subdesenvolvidos caracterizam-se primeiramente pelo fato de se organizarem e reorganizarem-se em função de interesses distantes e mais frequentemente em escala mundial”. Tal premissa é central para a análise do desenvolvimento da rede rodoviária brasileira. O território se artificializa de forma desigual e cria “parcela importante das condições necessárias a uma vida de relações mais complexa e abrangente em atendimento a finalidades precisas do Estado e das grandes empresas” (XAVIER, 2012 [2001], p. 340).

Os primeiros passos dados na construção rodoviária no Brasil são anteriores à inserção mais efetiva da economia brasileira no mercado internacional, pois desde o período Imperial foram inauguradas estradas carroçáveis, como a Recife/PE - São Francisco/PE em 1800, a Rio – São Paulo iniciada em 1810, a São Paulo – Sorocaba/SP em 1814, a Estrada do Comércio, que subia a Serra do Mar em direção ao Vale do Paraíba e ao sul mineiro, sendo inaugurada em 1844 e a Estrada União e Indústria (ligação entre Petrópolis/RJ e Juiz de Fora/MG, inaugurada em 1861 (SILVA, 1949, XAVIER, 1997). No entanto, tais iniciativas careceram de um plano rodoviário mais organizado, que de fato pensasse na efetivação da integração de partes distintas do território nacional.

Segundo Brasileiro (2001, p. 176) “em 25 de outubro de 1910, o Governo Federal tomava a decisão de incentivar a construção rodoviária no País. O Decreto número 8.324, daquela data, previa subvenções a serem pagas pelo governo por quilômetro de rodovia construída”. Este mesmo Decreto “também autorizava a criação de serviços subvencionados de transporte rodoviário de passageiros e cargas por automóveis” (BRASILEIRO, 2001, p. 176).

No ano de 1931 é formulado pela Inspeção Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS) o Plano Rodoviário do Nordeste. Em 1932 são construídas as primeiras rodovias na região com a

finalidade de reter a força de trabalho local e de fornecer postos de trabalho. Neste primeiro momento, seis troncos rodoviários regionais foram construídos, as rodovias Transnordestina, Fortaleza - Teresina, Central do Rio Grande do Norte, Central do Ceará, Central de Pernambuco e Central da Paraíba (XAVIER, 1997).

A partir do primeiro Plano Geral de Viação Nacional, que fora aprovado pelo Decreto nº 24.497 de 29 de junho de 1934 durante o governo de Getúlio Vargas, o sistema de movimento rodoviário passa a ter um tratamento mais robusto para a construção de infraestruturas (SILVA, 1949). Embora este plano tenha contemplado os sistemas de movimento rodoviário, ferroviário e hidroviário, foi o primeiro instrumento de planejamento adotado que implantou políticas públicas para a construção de rodovias em diversas partes do território nacional, tendo a então capital nacional (Rio de Janeiro) como um dos principais pontos de irradiação desta nova rede.

No ano de 1944 é elaborado o primeiro Plano Rodoviário Nacional (PRN), dedicado exclusivamente ao sistema de movimento rodoviário, com o planejamento de diversas rodovias de longo curso pelo território brasileiro. Marco central deste período da história do transporte rodoviário brasileiro é a criação do Decreto-lei número 8.463, de 27 de dezembro de 1945, conhecido como Lei Joppert, que concedeu autonomia administrativa ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (criado em 1937) e criou o Fundo Rodoviário Nacional (FRN) (PEIXOTO, 1977).

A partir de 1950, sobretudo no governo de Juscelino Kubitschek, o sistema de movimento rodoviário passa a ser protagonista nos deslocamentos de média e longa distâncias pelo país. As “pinças rodoviárias” são responsáveis por efetivar a integração do Sul e Sudeste do Brasil com o Planalto Central e parte do Norte e Nordeste do país: rodovias como BR-010 (interliga Brasília a Belém cortando grande parte do estado de Goiás), BR-153 (inicia-se no Rio Grande do Sul e chega ao Pará) BR-163 (faz a ligação entre o noroeste gaúcho e o sul paraense) entre outras rodovias do “cruzeiro rodoviário” como BRs 040, 050, 010, 070, que conectam a nova capital federal a cidades como Belo Horizonte/MG, Rio de Janeiro/RJ, São Paulo/SP e Cuiabá/MT (HUERTAS, 2007).

Nesse contexto há a expansão de empresas de ônibus e linhas por diversas partes do país, bem como uma intensificação da demanda de passageiros – trata-se de um período singular na história brasileira, com expressivo crescimento populacional nas áreas rurais e urbanas, resultando em maior demanda por serviços de transporte rodoviário. A frota de ônibus no Brasil dobra entre 1950 e 1970 (SANTOS e SILVEIRA, 2012 [2001]), o que realça a relevância do serviço prestado para o território nacional.

Faz-se necessário um apontamento central para a compreensão do sistema de movimento rodoviário. O processo de substituição de importações e de nacionalização da produção de veículos automotores foi impulsionado por Juscelino Kubitschek, que considerava o setor altamente estratégico para a atração de capital externo e tecnologia, além do potencial que o segmento tinha de gerar um sistema articulado de produção. Kubitschek criou o GEIA (Grupo Executivo para a Indústria Automotiva), que foi dirigido por Lúcio Meira, que havia trabalhado no governo getulista na comissão responsável pela fabricação de jipes, tratores, caminhões e carros (SINGER, 2001).



Ou seja, embora a escolha pelo sistema de movimento rodoviário tenha sido uma decisão estatal, faz-se necessária a compreensão do panorama brasileiro à época e das necessidades prementes de integração territorial. Rangel (2012b, p. 519) assinala que:

O transporte rodoviário, por sua plasticidade, que tornava muito difícil o seu planejamento, tendia a quebrar os isolamentos regionais e a unificar o mercado, como uma mancha de óleo no pano. Ora, para uma economia que se arranjava com algumas dezenas de bilhões de toneladas/quilômetros de transporte de mercadorias, o caminhão era um instrumento incomparável, quebrando os exclusivismos regionais, impondo novo esquema de divisão territorial do trabalho. O comércio deixava de passar forçosamente pelos portos-empórios, graças ao transporte porta-a-porta, que nem a ferrovia nem a navegação de cabotagem podiam assegurar.

O autor destaca dois atributos centrais para o sistema de movimento rodoviário: a capilaridade e a flexibilidade. Um caminhão ou um ônibus não demandam trilhos, pistas de pouso, portos, entre outras estruturas mais elaboradas. Portanto, a evolução da rede rodoviária propiciou aos transportes o alargamento de sua área de operação, pois os fluxos de pessoas e mercadorias se intensificam conforme o avanço das infraestruturas e da urbanização no território brasileiro.

Segundo Santos (2012 [1996], p. 278), “os progressos técnicos e científicos permitem produzir muito mais utilizando uma porção menor do espaço graças aos enormes ganhos de produtividade”. A difusão dos transportes possibilita aos lugares se especializarem, de modo que uma crescente divisão territorial do trabalho se estabelece e as trocas passam a ocorrer em espaços mais amplos (ARROYO, 2006).

Embora a rede rodoviária brasileira tenha avançado a partir da década de 1950 e nos decênios subsequentes, houve a acentuação das desigualdades e o reforço das concentrações em áreas mais consolidadas, como a Região Concentrada, pois ainda que outras regiões brasileiras tenham recebido investimentos expressivos e se integrado ao Sul e Sudeste do país, o desenvolvimento desigual e combinado evidencia as disparidades. A intensificação da divisão territorial do trabalho gera maior demanda por circulação, que é respondida pela difusão dos transportes e por uma maior especialização produtiva que leva a uma densificação maior do meio técnico em uma certa área do território, que, no caso brasileiro, corresponde à Região Concentrada (XAVIER, 2012 [2001]).

propriedades sob a posse de poucos agentes. Ademais, os investidores privados buscam somente os locais que lhes garantam rentabilidade, concentrando os investimentos em áreas com maior densidade do meio técnico-científico-informacional (XAVIER, 2012 [2001]). Santos (2011 [1979], p. 142) pontua que “a melhoria das vias de comunicação modifica o valor das terras e aqueles que podem pagar mais caro são obrigados a um desembolso de capital fixo elevado, que provoca uma nova valorização seletiva do espaço”.

Para analisar o transporte rodoviário de passageiros no Brasil, faz-se necessária a leitura acerca dos fixos geográficos que, além da rede rodoviária, possibilitam a realização de tal serviço público. “Os fixos provocam fluxos em função de seus dados técnicos, que são geralmente locais, mas também em função dos dados políticos.” (SANTOS, 2014b [1988], p. 86-87).

Os fixos configuram um conjunto de fluxos, que são essencialmente deslocamentos efetuados por cargas e passageiros que interligam um conjunto de centros inseridos em determinada rede

geográfica. “Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. [...] Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo” (SANTOS, 2014b, p. 86).

O estudo dos fixos e fluxos é uma ferramenta preciosa para o entendimento de categorias clássicas, como produção, circulação, distribuição e consumo. O entendimento dos fixos e fluxos que em mútua interação configuram o transporte rodoviário de passageiros é central para que se possa delinear o funcionamento desta atividade no território.

Os fixos especializados para o transporte rodoviário podem ser classificados em públicos (postos de fiscalização da Receita Federal, Polícia Rodoviária Federal), concedidos (praças de pedágio e pontos de apoio de concessionárias de rodovias), privados (pontos de apoio das empresas - garagens, oficinas, e pontos de parada para descanso de passageiros e motoristas – restaurantes e postos de serviço), ou “mistos” – públicos ou concedidos, como os terminais rodoviários, que são construídos em grande parte pelas prefeituras e podem ser administrados pela própria entidade municipal como por empresas privadas mediante regime de concessão.

As estruturas públicas e concedidas são construídas pelo poder público ou por concessionárias que, sob a égide de processos licitatórios, foram autorizadas a efetuar as obras, com a finalidade de garantir maior segurança e melhores condições operacionais nas rodovias. Muitas das estruturas citadas são utilizadas por caminhões e ônibus, como os postos de pesagem e os postos de fiscalização, já que ambos transportam cargas e encomendas.

Os terminais rodoviários são as principais estruturas para embarques e desembarques de passageiros nas cidades, sendo equipamentos que contribuem para a aglomeração de fluxos dentro das cidades. Alguns terminais em cidades maiores possuem supermercados, lojas, farmácias, agências bancárias, ou ainda estabelecimentos comerciais relativamente mais simples, com atividades e serviços característicos do circuito inferior da economia urbana, como a venda de equipamentos eletrônicos de uso pessoal, vestuário, lanchonetes, entre outros. Em alguns municípios os terminais rodoviários estão localizados nas áreas centrais das cidades, próximos de outras infraestruturas de transporte coletivo (terminais urbanos, estações de trem ou metrô), o que facilita o acesso para boa parte da população com menor renda.

As empresas também possuem estruturas próprias ou terceirizadas para suas operações. As garagens de empresas de ônibus se dedicam a diversas funções, sendo hierarquizadas em matriz e filiais. Os pontos de apoio estão primordialmente localizados nas rodovias mais utilizadas pelas empresas, de modo a estabelecer uma estrutura operacional adequada para o funcionamento das linhas. Eles são formados por estruturas de abastecimento e limpeza dos veículos, e em alguns casos possuem profissionais e equipamentos para reparos mecânicos e na carroceria menos elaborados nos veículos. Para as companhias com linhas longas, esses pontos de apoio também possuem alojamentos para as trocas de motoristas.

Os pontos de parada são em grande medida estruturas para alimentação e descanso dos passageiros. As empresas de ônibus têm acordos com redes de restaurantes com a finalidade de assegurar vagas para as paradas. Esses estabelecimentos normalmente funcionam 24 horas por dia em todos os dias do ano e algumas comercializam passagens em guichês montados pelas empresas de ônibus. Já as agências de viagens se localizam nos centros urbanos e

comercializam passagens aéreas e rodoviárias, sendo em alguns casos credenciadas pelas empresas de transporte rodoviário e utilizadas como pontos para despacho e recebimento de encomendas.

Os pontos de pós-venda de carrocerias são estabelecimentos que comercializam peças para as carrocerias de ônibus, como portas, janelas, poltronas, retrovisores, lanternas, entre outros componentes. Esses se distribuem pelas regiões com maior fluxo de veículos de transporte de passageiros, próximo também às empresas de ônibus, que em caso de demanda emergencial adquirem unitariamente uma peça nova para substituição do equipamento avariado. Ademais, algumas fabricantes de carrocerias dão treinamentos para a instalação de componentes e serviços de manutenção periódica.

ASPECTOS NORMATIVOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NO BRASIL

O poder dos conglomerados econômicos decorre da porção do mercado controlada ou detida por eles – há uma fragmentação da vida política decorrente da expansão desses grupos e organizações, bem como a modificação do perfil das regulações institucionais e o condicionamento da direção da evolução da sociedade (FARIA, 1999). Isto se aplica de forma central para o transporte rodoviário de passageiros, pois a concentração de linhas em um certo grupo empresarial impacta os preços praticados, os tipos de serviços e horários ofertados, o padrão de veículo utilizado pelas companhias, entre outros. “Dentro das redes de transporte rodoviário de passageiros existem disputas de mercado que estão em jogo em diversos pontos do território nacional, sendo que esta disputa se concentra nos eixos mais rentáveis para as empresas” (OLIVEIRA NETO e NOGUEIRA, 2017, p. 233).

As áreas mais rentáveis no território são as mais atrativas para as empresas, que buscam a maximização de seus lucros. Contudo, em um país de extensões continentais como o Brasil, em que o desenvolvimento desigual e combinado é refletido em todas as escalas territoriais, tem-se lacunas importantes de atendimento do transporte rodoviário de passageiros. Centenas de cidades sequer contam com uma linha de ônibus rodoviária, ou são atendidas por um único horário semanal, entre outros aspectos.

Ademais, a formação de grandes grupos empresariais no setor contribui para a ampliação de seu poder perante órgãos reguladores, de modo que a supressão de atendimentos é recorrente, com a redução da frequência horária ou ainda o fim da prestação de determinados tipos de serviço (leito e semi leito). Segundo Wolkowitsch (1973, p. 164), “a formação de grandes empresas apareceu logo na origem do desenvolvimento do transporte de passageiros” (tradução nossa). Ou seja, o transporte rodoviário de passageiros no Brasil experimenta ao longo de sua existência uma concentração.

As permissões concedidas às empresas para a operação do transporte rodoviário interestadual expiraram no ano de 2003, sendo prorrogadas até o ano de 2008. Diante deste cenário, a ANTT elaborou o Projeto da Rede Nacional de Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros (PROPASS BRASIL), que tinha como premissa licitar a atividade em todo o território nacional, com a inclusão de novos atendimentos e novas linhas.

O certame ocorreria no ano de 2014 com 16 grupos subdivididos em 54 lotes com 1.836 linhas (SANTOS, 2015), mas a licitação nos moldes previstos não foi realizada. A lei federal nº 12.996, de 18 de junho de 2014, que altera as leis nº 12.715/2012; 12.873/2013 e 10.233/2001 (criação da ANTT), traz o texto que define a utilização do regime autorizatário para a operação das linhas interestaduais com mais de 75 quilômetros de extensão (longa distância). Diante do

encerramento do processo licitatório, a ANTT promulga a resolução número 4.770, de 25/06/2015, que “dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização” (ANTT, 2015). O regime autorizatário confere maior flexibilidade ao setor, pois diferentemente das concessões e permissões que perduram por prazos mais longos, as autorizações propiciam, sobretudo aos grandes conglomerados, a distribuição das linhas entre as companhias.

As competências de gestão (concessão, permissão e autorização) diferem quanto ao grau de precariedade. O termo no âmbito jurídico se refere “à validade e ao teor do serviço delegado” (DRUCIAKI, 2009, p. 89), e as competências são instrumentos descentralizadores da prestação de serviços públicos, pois delegam a terceiros os serviços que o Estado prestaria à população. Embora mais flexíveis, as autorizações são juridicamente mais precárias, pois não há prazos fixos para a duração da prestação do serviço como nas concessões e permissões.

A fiscalização do regime autorizatário é relativamente mais complexa em virtude da possibilidade de repasse associada a um número menor de obrigações exigidas pelo poder regulador. Isso implica em dizer que a garantia de gratuidades e direitos aos passageiros mediante tal regime normativo está em certa medida comprometida e, ao considerar a atividade do transporte rodoviário de passageiros no Brasil, até a década de 2000 eram praticamente inexistentes benefícios como gratuidades nas passagens.

No ano de 2019 foram transportados em linhas interestaduais e internacionais 80.048.030 passageiros (ANTT, 2020), dos quais 5.895.842 gratuidades previstas pela legislação nacional. Todas as gratuidades garantidas pela ANTT para linhas interestaduais e internacionais se baseiam na comprovação de renda. Destacam-se as seguintes modalidades: Passe Livre Interestadual, com passagens gratuitas para pessoas com deficiência (PCDs); IdJovem, com passagens para jovens de 15 a 29 anos com cadastro no Cadastro Único – CadÚnico; passagens para idosos com idade superior a 60 anos, conforme o Estatuto do Idoso. Ressaltamos que há a possibilidade de passagens totalmente ou parcialmente (50%) gratuitas, conforme a disponibilidade de lugares mediante os horários definidos pela Agência como “convencionais”. Ou seja, em tipos de veículos superiores como “executivo”, “semi leito” ou “leito” as gratuidades não são concedidas.

A partir do dia 19 de junho de 2019 foi extinta a frequência mínima do tipo de veículo convencional, que estabelecia a realização de ao menos uma viagem semanal por sentido nesta modalidade. Também foi extinto o coeficiente tarifário (preço para cada classe de serviço por quilômetro), passando a vigorar o regime de liberdade tarifária, de forma semelhante ao que ocorre no transporte aéreo de passageiros desde a década de 1990.

O primeiro prognóstico que pode ser feito em relação a este novo regime é o possível aumento de passagens em períodos de alta demanda, pois a ausência de um coeficiente tarifário faz com que a oscilação dos preços obedeça exclusivamente ao ritmo de procura de bilhetes por parte dos usuários. Ademais, diferentemente do transporte aeroviário, o transporte rodoviário cumpre função social central para o deslocamento de pessoas pelo território brasileiro, pois além de conter diversas gratuidades e benefícios tarifários para os cidadãos, este serviço público possui alta capilaridade e flexibilidade operacional, estando presente em milhares de municípios de portes distintos. A discussão das ligações de longa extensão traz elementos que corroboram com tal afirmação, pois revelam um cenário plural de interações espaciais no país.

A IMPORTÂNCIA DAS LIGAÇÕES DE LONGA EXTENSÃO PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Desde a primeira metade do século passado o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros no Brasil possui destacada atuação no provimento de deslocamentos de pessoas e mercadorias pelo território nacional. O cenário nacional conheceu seus períodos mais vultuosos e pujantes a partir da década de 1960, em que se irriga o território brasileiro com estradas de rodagem a partir de projetos estatais de desenvolvimento e integração regional. No bojo desses eventos ocorre a maior circulação de pessoas pelo país durante o século XX pelo transporte rodoviário, tendo o ônibus papel central nessas interações espaciais já que propiciou o deslocamento das pessoas e de seus pertences e bagagens, atuando em diversas ocasiões como o “automóvel particular” que essa população não possuía.

Empresas até então locais, com atuação somente em ligações de curta extensão entre cidades vizinhas, expandiram-se por todo o território nacional e passaram de operadores eminentemente intraestaduais para interestaduais, conectando uma rede urbana em momentos distintos de sua consolidação, mas envoltas na reestruturação produtiva do espaço brasileiro. Ademais, o transporte aéreo até a primeira metade da década de 2000 era pouco acessível para parte considerável do povo brasileiro. Os custos das passagens inviabilizavam os deslocamentos para larga parcela da população, que tinha no ônibus rodoviário uma alternativa razoavelmente viável, ainda que para distâncias maiores.

Ou seja, ligações como São Paulo/SP – Fortaleza/CE ou Recife/PR – Curitiba/PR tinham uma importante variedade de horários ao longo da semana, cenário que se modificou nas últimas duas décadas com o barateamento das tarifas e com o aumento do poder aquisitivo de boa parte da população. Segundo Rodrigues (2020, p. 115), durante o governo do presidente Luís Inácio Lula da Silva, houve um “fortalecimento das classes sociais mais vulneráveis, diante do barateamento das passagens aéreas e da competitividade das companhias, colaborando para uma ascensão considerável a partir desse período”.

Embora o transporte aéreo de passageiros tenha crescido substancialmente a partir da década de 2000, com a entrada de novos agentes e a oferta de tarifas mais competitivas (SILVEIRA e RODRIGUES, 2020) e o transporte rodoviário interestadual tenha registrado queda constante na demanda desde tal década, nota-se que a capilaridade do serviço rodoviário é fator central para a manutenção das ligações que em grande medida surgiram a partir das décadas de 1960 e 1970 (SANTOS, 2019, 2020).

Segundo Santos (2014a [2005], p. 59) “a cada nova divisão do trabalho ou a cada um novo momento decisivo seu, a sociedade conhece um movimento importante, assinalado pela aparição de um novo elenco de funções e, paralelamente, pela alteração qualitativa e quantitativa das antigas funções”. Apesar da consolidação da rede urbana e da redução sensível nos fluxos migratórios, sobretudo em comparação ao período entre as décadas de 1950 e 1980, as empresas de ônibus reorganizaram suas operações enfatizando as cidades contidas pelas ligações, sem necessariamente obter grande parte da demanda na principal “seção” (o termo “seção” é utilizado pela ANTT para designar um segmento de uma linha).

As ligações rodoviárias de longa extensão, embora não sejam “aparentemente viáveis” no período atual, ainda possuem grande importância para a integração territorial, pois ainda que mudanças sensíveis na divisão territorial do trabalho tenham ocorrido desde antes da segunda metade do século XX, o transporte rodoviário de passageiros responde a demandas emergidas pela necessidade de deslocamentos e também as cria. Ressalta-se que “o transporte rodoviário de passageiros é produzido pelo movimento humano e, ao mesmo tempo, potencializa novos deslocamentos, inerentes à produção do espaço geográfico” (LE MOS, 2020, p. 290).

Uma ligação rodoviária de passageiros pode surgir em virtude de diversos fatores. Em certos contextos, emerge uma demanda advinda de interações espaciais que envolvem deslocamentos diários ou semanais de trabalhadores. Há ligações que emergem a partir de uma demanda turística localizada em uma determinada cidade, ou ainda por outras atividades que um centro urbano pode ofertar, como serviços de saúde e educacionais. Neste contexto, algumas centralidades na rede urbana se sobressaem, como capitais de estado e centros regionais.

Nota-se também que parte razoável das ligações rodoviárias no Brasil surgiram a partir da demanda elevada em decorrência de fluxos migratórios intensos que contribuíram com o processo de urbanização brasileira. Trechos entre cidades nordestinas e capitais do Sudeste, ou ainda entre o interior da região Sul e as áreas de expansão da fronteira agrícola exemplificam o surgimento de ligações como Quixadá/CE – São Paulo/SP (operada pela Empresa Gontijo de Transportes) ou Carazinho/RS – São Félix do Xingu/PA (atendida pela Helios Coletivos e Cargas).

As ligações rodoviárias de longa extensão, foco deste artigo, ainda são economicamente viáveis e, sobretudo, socialmente importantes, pois propiciam aos cidadãos e cidadãs deslocamentos por grande parte do território nacional, ofertando gratuidades para idosos, jovens e pessoas com deficiência (PCDs). Ademais, o transporte aéreo é espacialmente mais seletivo que o rodoviário, de modo que determinados trechos são contemplados essencialmente pelas ligações de ônibus.

Como dito anteriormente, o transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros possui atualmente 2.155 ligações geridas pela ANTT. De acordo com dados da própria Agência (ANTT, 2020), 66 ligações (aproximadamente 3,06% do total) possuem extensões superiores a 3.000 quilômetros, são operadas por 21 empresas e atendem a 23 estados e o Distrito Federal (somente Amapá, Amazonas e Roraima não estão incluídos em tal conjunto). Todas essas ligações são inter-regionais e utilizam largamente rodovias federais de importância estratégica para a circulação nacional, como as BRs 101, 116, 153 e 163, além de outras rodovias que conectam capitais de estado e polos regionais, como as BRs 020, 230, 262 e 364.

Deste conjunto de 66 ligações, algumas possuem a mesma descrição (par origem – destino), como as ligações Sena Madureira/AC – Porto Seguro/BA, Rio Branco/AC – Pelotas/RS, São Bernardo do Campo/SP – Fortaleza/CE, entre outras. Todavia, diferenciam-se quanto ao número de cidades atendidas e trajetos. Em diversas situações, ligações diferentes com descrições iguais pertencem à mesma empresa, o que configura uma estratégia logística de abarcar um maior conjunto de cidades e seções.

Há também descrições iguais operadas por empresas diferentes, como é o caso da ligação Colatina/ES – Porto Velho/RO, que atualmente é atendida pelas empresas Solimões Transportes de Passageiros e Cargas, Viação Pretti e Empresa Gontijo de Transportes. Neste caso, as companhias se alternam na operação semanal, ou, em caso de demanda mais elevada, trafegam diariamente em horários diferentes com o intuito de atender a grupos distintos de passageiros.

Das 66 ligações listadas, serão trazidas as dez mais extensas. Todavia, faz-se necessário o esforço de relatar os motivos pelos quais as ligações das empresas Transporte Coletivo Brasil e JS Turismo foram removidas. Tal fato ocorre pois elas viciaram o conjunto considerado em virtude da quantidade de ligações com descrições iguais e diferenças pouco impactantes em cada trajeto. Além disso, ambas possuem semelhanças organizacionais e operacionais que tornam o funcionamento de suas ligações relativamente peculiar.

Transporte Coletivo Brasil e JS Turismo: ligações distintas, operações similares

A Transporte Coletivo Brasil e a JS Turismo são empresas do transporte rodoviário interestadual de passageiros com formação relativamente recente. Destaca-se a falta de informações relativamente comuns para qualquer empresa do setor, como frota operante, data de fundação, garagens, entre outros itens. Isto se justifica pela organização de ambas, pois são empresas que não possuem frota própria, já que obtiveram as ligações junto à ANTT, mas utilizam majoritariamente veículos alugados de outras companhias, sobretudo de empresas de fretamento (Figura 1).

Nota-se que os veículos possuem pinturas diferentes e pertencem a companhias distintas, pois a falta de frota própria é uma das peculiaridades na operação de ambas. Em vários trabalhos de campo realizados em terminais rodoviários de cidades como Cuiabá/MT, Goiânia/GO e São Paulo/SP nos anos de 2018 e 2019, verificou-se procedimentos de embarques e desembarques do lado externo ao terminal, além de passagens vendidas em guichês com preços sensivelmente menores em comparação as demais empresas regulares.

Figura 1. BRASIL: Veículos utilizados pelas empresas Transporte Coletivo Brasil e JS Turismo



Fonte: Acervo iconográfico disponível em www.onibusbrasil.com. Acesso em 16/02/2021. Org. SANTOS, B. C., 2021

A Transporte Coletivo Brasil, popularmente conhecida como “Transbrasil”, possui 18 ligações. Duas possuem extensões inferiores a 3.000 quilômetros: a Assis Brasil/AC – Colniza/MT e a Ariquemes/RO – Boa Vista/RR. As outras 16 se dividem entre São Bernardo do Campo/SP – Fortaleza/CE (7 ligações), Sena Madureira/AC - Porto Seguro/BA (5 ligações) e Rio Branco/AC

– Pelotas/RS. A mais extensa deste grupo com 16 é a Sena Madureira/AC – Porto Seguro/BA via São Paulo/SP. Por fim, a JS Turismo possui três ligações, todas com a descrição Aurora/CE – São Paulo/SP. Uma delas possui menos de 3.000 quilômetros de extensão.

Tais fatos elucidam que as empresas utilizam a estratégia de obter autorizações distintas para os mesmos pontos iniciais e finais. Para exemplificar esta lógica, elenca-se as estratégias das ligações entre Rio Branco/AC e Pelotas/RS. A primeira parte do Acre, dirige-se até Campo Grande/MS, passa pela capital paulista e segue para Pelotas/RS. A segunda, por sua vez, sai de Rio Branco/AC rumo a Goiânia/GO, para posteriormente seguir viagem até o Rio Grande do Sul. A terceira faz o trajeto “mais curto” entre Acre e Santa Catarina, mas ao chegar no norte gaúcho, segue até Uruguaiana para posteriormente retornar até Porto Alegre e encerrar a viagem em Pelotas. Finalmente, a quarta rota segue de Rio Branco/AC até Campo Grande/MS e faz um desvio rumo a Presidente Prudente/SP, passa pelo norte paranaense até atingir a capital do Paraná, para posteriormente, via litoral catarinense e gaúcho, chegar ao ponto final.

Em suma, a operação de tais empresas possui peculiaridades que em certa medida comprometem a inclusão de suas ligações na análise que será feita adiante, pois as companhias e ligações debatidas a seguir possuem determinada regularidade operacional, com o cumprimento de horários, a organização de frotas e vendas de passagens, etc.

As dez ligações rodoviárias mais longas em operação

São oito empresas distintas que operam as dez ligações selecionadas. Três são sulistas: a Solimões Transportes de Passageiros e Cargas Ltda. (Cascavel/PR), a Helios Coletivos e Cargas Ltda. (Carazinho/RS) e a Viação Ouro e Prata S/A (Porto Alegre/RS). Há a mineira Empresa Gontijo de Transportes (Patos de Minas), a brasiliense Kandango Transportes e Turismo Ltda., popularmente conhecida pelo nome fantasia Catedral e as goianas Expresso São Luiz Ltda., Expresso Satélite Norte e Real Maia Transportes Terrestres Ltda.

Deste conjunto, as mais jovens são Real Maia, Catedral e Satélite Norte, sendo que as duas primeiras operam ligações regulares há pouco mais de 15 anos. A mineira Gontijo é a empresa do setor que mais possui ligações em todo o país (148) e atua em 18 estados e no Distrito Federal. As gaúchas Helios e Ouro e Prata são bem presentes na região Sul e possuem ligações longas que surgiram a partir de demandas advindas da intensa migração do interior sulista para as áreas de expansão da fronteira agrícola, no que Santos (2019) denominou como “Polígono Pioneiro”. Tal lógica se aplica a cascavelense Solimões, que pertence ao grupo EUCATUR e possui diversas ligações entre o Sul e os estados do Mato Grosso e Rondônia.

Foram selecionadas as dez ligações com as maiores extensões quilométricas atualmente em operação. Somente os estados do Acre, Amapá, Amazonas, Rio de Janeiro e Roraima não são atendidos por este conjunto, que contempla 235 municípios brasileiros, sendo 19 capitais estaduais e Brasília/DF. Dos 235 municípios atendidos pelas dez ligações consideradas, 161 possuem menos de 100 mil habitantes e 25 contém menos de 10 mil habitantes, o que mostra a importância das ligações mais longas para cidades de pequeno porte. Por outro lado, 12 municípios, sendo 11 capitais e Campinas/SP, possuem população superior a 1 milhão de habitantes.

Tais ligações potencializam as interações espaciais e a circulação de pessoas e mercadorias entre cidades de portes diversos na rede urbana brasileira. Considerando as estimativas de população obtidas por meio do Sistema IBGE de Recuperação Eletrônica (SIDRA) no sítio eletrônico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a soma do total de habitantes para os municípios contemplados é de 57.874.367, o que representa 27,53% da população brasileira, que era em 2019 de 210.147.125 habitantes (IBGE, 2019). A lista a seguir traz os dados das empresas, ligações, extensões e das cidades atendidas conforme a sequência



percorrida pelo trajeto de cada uma.

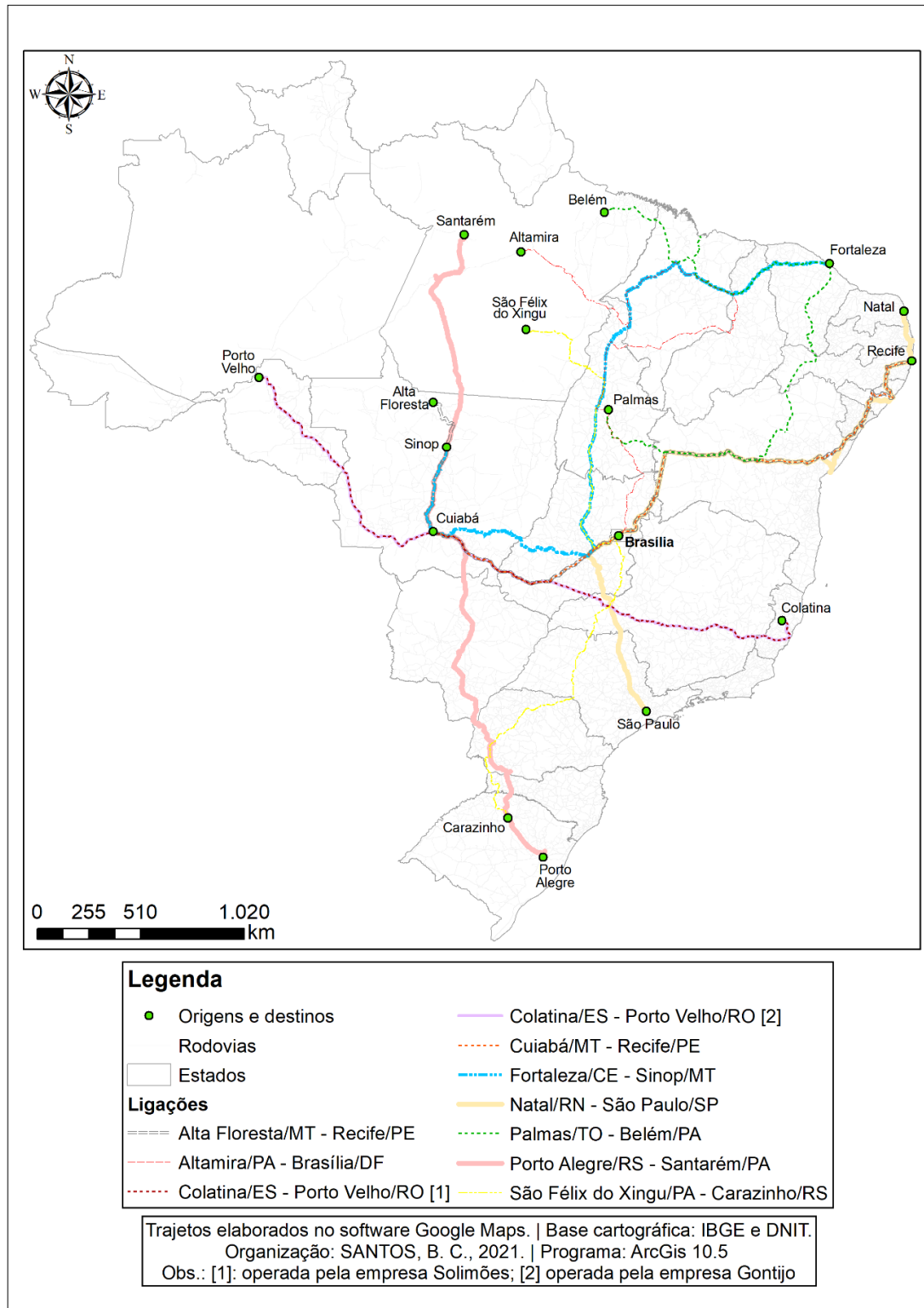
- Alta Floresta/MT – Recife/PE: com 4.481 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Expresso São Luiz Ltda. atende a 36 municípios em 6 estados e o Distrito Federal. MT: Alta Floresta, Nova Santa Helena, Sinop, Sorriso, Cuiabá, Jaciara, Rondonópolis, Alto Garças, Alto Araguaia; GO: Santa Rita do Araguaia, Mineiros, Jataí, Rio Verde, Acreúna, Guapó, Goiânia, Anápolis; DF: Brasília; GO: Formosa, Alvorada do Norte, Posse; BA: Luís Eduardo Magalhães, Barreiras, Ibotirama, Seabra, Itaberaba, Feira de Santana, Alagoinhas; SE: Estância, Aracaju, Propriá; AL: Arapiraca, Palmeira dos Índios, Maceió; PE: Caruaru e Recife;
- Fortaleza/CE - Sinop/MT: com 4.194 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Expresso Satélite Norte atende a 34 municípios em 6 estados. CE: Fortaleza, Sobral, Tianguá; PI: Piri-piri, Teresina; MA: Timon, Caxias, Peritoró, Bacabal, Santa Inês, Buriticupu, Açailândia, Imperatriz, Porto Franco, Estreito; TO: Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Miranorte, Paraíso do Tocantins, Gurupi; GO: Porangatu, Uruaçu, Anápolis, Goiânia, Iporá; MT: Barra do Garças, Primavera do Leste, Campo Verde, Cuiabá, Rosário Oeste, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop;
- Altamira/PA - Brasília/DF: com 4.117 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Real Maia Transportes Terrestres Ltda. atende a 51 municípios em 4 estados e o Distrito Federal. PA: Altamira, Pacajá, Novo Repartimento, Itupiranga, Marabá, Palestina do Pará; TO: Araguatins, Tocantinópolis, Aguiarnópolis; MA: Estreito, Porto Franco, Imperatriz, Açailândia, Bom Jesus das Selvas, Buriticupu, Santa Luzia, Santa Inês, Bacabal, Alto Alegre do Maranhão, Peritoró, Codó, Timon; PI: Teresina, Água Branca, Floriano; MA: Barão de Grajaú, São João dos Patos, Pastos Bons, São Domingos do Azeitão, São Raimundo das Mangabeiras, Balsas, Riachão, Carolina; TO: Filadélfia, Araguaína, Colinas do Tocantins, Guaraí, Miranorte, Paraíso do Tocantins, Palmas, Porto Nacional, Natividade, Conceição do Tocantins, Arraias; GO: Campos Belos, Monte Alegre de Goiás, Teresina de Goiás, São João da Aliança, Planaltina; DF: Brasília;
- Porto Alegre/RS - Santarém/PA: com 4.003 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Viação Ouro e Prata S/A atende a 31 municípios em 6 estados. RS: Porto Alegre, São Leopoldo, Lajeado, Carazinho, Sarandi; SC: Chapecó, Quilombo, São Lourenço do Oeste; PR: Pato Branco, Marmeleiro, Francisco Beltrão, Realeza, Cascavel, Toledo, Palotina; MS: Dourados, Maracaju, Sidrolândia, Campo Grande, São Gabriel do Oeste; MT: Rondonópolis, Jaciara, Cuiabá, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Sinop, Guarantã do Norte; PA: Novo Progresso, Itaituba e Santarém;
- Palmas/TO - Belém/PA: com 3.930 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Real Maia Transportes Terrestres Ltda. atende a 64 municípios em 7 estados. TO: Palmas, Porto Nacional, Santa Rosa do Tocantins, Natividade, Dianópolis, Novo Jardim; BA: Luís Eduardo Magalhães, Barreiras, Ibotirama, Seabra, Morro do Chapéu, Jacobina, Senhor do Bonfim, Jaguarari, Juazeiro; PE: Petrolina, Lagoa Grande, Parnamirim, Salgueiro; CE: Jardim, Barbalha, Juazeiro do Norte, Crato, Várzea Alegre, Iguatu, Acopiara, Mombaça, Quixeramobim, Quixadá, Fortaleza, Caucaia, Itapajé, Sobral, Tianguá; PI: São João da Fronteira, Piri-piri, Campo Maior, Altos, Teresina; MA: Timon, Caxias, Codó, Peritoró, Alto Alegre do Maranhão, São Mateus do Maranhão, Matões do Norte, Miranda do Norte, São Luís, Arari, Vitória do Mearim, Igarapé do Meio, Santa Inês, Bom Jardim, Zé Doca, Governador Nunes Freire, Boa Vista do Gurupi; PA: Cachoeira do Piriá, Capanema, Castanhal, Santa Izabel do Pará, Benevides, Marituba, Ananindeua e Belém;
- São Félix do Xingu/PA - Carazinho/RS: com 3.870 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Helios Coletivos e Cargas Ltda. atende a 42 municípios em 8 estados e o Distrito Federal. PA: São Félix do Xingu, Tucumã, Rio Maria, Redenção, Conceição do

Araguaia; TO: Colméia, Guaraí, Paraíso do Tocantins; GO: Porangatu, Anápolis; DF: Brasília; GO: Catalão; MG: Uberlândia; SP: São José do Rio Preto, Marília, Ourinhos; PR: Londrina, Maringá, Campo Mourão, Cascavel, Capitão Leônidas Marques, Capanema, Planalto, Pérola d'Oeste, Pranchita, Santo Antônio do Sudoeste, Barracão; SC: Dionísio Cerqueira, Guarujá do Sul, São José do Cedro, Guaraciaba, São Miguel do Oeste, Maravilha, Cunha Porã, Caibi; RS: Iraí, Frederico Westphalen, Seberi, Boa Vista das Missões, Palmeira das Missões, Sarandi e Carazinho;

- Natal/RN – São Paulo/SP: com 3.741 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Kandango Transportes e Turismo Ltda. (Catedral Transportes) atende a 25 municípios em 9 estados e o Distrito Federal. RN: Natal; PB: João Pessoa; PE: Recife, Caruaru; AL: Maceió, Arapiraca; SE: Aracaju; BA: Salvador, Feira de Santana, Itaberaba, Seabra, Ibotirama, Barreiras, Luís Eduardo Magalhães; GO: Alvorada do Norte, Formosa; DF: Brasília; GO: Anápolis, Goiânia; MG: Araguari, Uberlândia, Uberaba; SP: Ribeirão Preto, Campinas e São Paulo;
- Cuiabá/MT - Recife/PE: com 3.739 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Expresso São Luiz Ltda. atende a 30 municípios em 6 estados e o Distrito Federal. MT: Cuiabá, Rondonópolis, Alto Garças, Alto Araguaia; GO: Santa Rita do Araguaia, Mineiros, Jataí, Rio Verde, Guapó, Goiânia, Anápolis; DF: Brasília; GO: Formosa, Alvorada do Norte, Posse; BA: Luís Eduardo Magalhães, Barreiras, Ibotirama, Seabra, Itaberaba, Feira de Santana, Alagoinhas; SE: Aracaju, Propriá; AL: Arapiraca, Palmeira dos Índios, Maceió; PE: Caruaru e Recife;
- Colatina/ES – Porto Velho/RO: com 3.702 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Solimões Transportes de Passageiros e Cargas Ltda. atende a 23 municípios em 5 estados. ES: Colatina, Vitória, Ibatiba; MG: Belo Horizonte, Araxá, Uberlândia; GO: Rio Verde, Mineiros; MT: Alto Araguaia, Rondonópolis, Cuiabá, Cáceres, Pontes e Lacerda, Comodoro; RO: Vilhena, Pimenta Bueno, Cacoal, Presidente Médici, Ji-Paraná, Ouro Preto do Oeste, Jaru, Ariquemes e Porto Velho;
- Colatina/ES – Porto Velho/RO: com 3.702 quilômetros de extensão, a ligação operada pela Empresa Gontijo de Transportes Ltda. atende a 31 municípios em 5 estados. ES: Colatina, Vitória, Venda Nova do Imigrante, Ibatiba; MG: Manhuaçu, João Monlevade, Belo Horizonte, Betim, Uberlândia; GO: Itumbiara, Rio Verde, Jataí, Mineiros, Santa Rita do Araguaia; MT: Alto Araguaia, Alto Garças, Rondonópolis, Jaciara, Cuiabá, Cáceres, Pontes e Lacerda, Comodoro; RO: Vilhena, Pimenta Bueno, Cacoal, Presidente Médici, Ji-Paraná, Ouro Preto do Oeste, Jaru, Ariquemes e Porto Velho.

Cuiabá/MT é o município que está contemplado por seis das dez ligações, sendo o mais recorrente no conjunto, o que mostra a centralidade da capital mato-grossense para a rede urbana do Centro-Oeste. A cidade ainda é ponto inicial da ligação operada pela Expresso São Luiz cujo ponto final é em Recife/PE. Cidades como a mato-grossense Rondonópolis e a goiana Anápolis figuram em metade das ligações consideradas, o que elucida a importância regional e inter-regional de ambas. Já Brasília/DF, um dos principais nós do transporte rodoviário interestadual, está contemplada por cinco ligações, sendo ponto final para o trajeto operado pela Real Maia advindo de Altamira/PA. Ressalta-se a presença de quatro ligações em cidades como Barreiras/BA, Goiânia/GO e Uberlândia/MG.

A Figura 2 traz os trajetos de tais ligações, destacando algumas sobreposições de trajetos em importantes eixos rodoviários, como as BRs 101, 153 e 163, o que mostra a densidade dos fluxos em tais troncos viários. Nota-se que em alguns casos as sobreposições são relativamente longas, o que indica a operação em determinadas cidades por mais de uma empresa, ainda que em ligações distintas.

Figura 2. BRASIL: Trajetos das dez ligações rodoviárias interestaduais com maior extensão

Fonte: dados das ligações obtidos no sítio eletrônico da ANTT. Org.: SANTOS, B. C., 2021

Nota-se o caráter inter-regional de todas as ligações consideradas. Como dito anteriormente, cada ligação se origina por um conjunto de motivações. No caso brasileiro, a aceleração do processo de urbanização culminou com a gênese de fluxos migratórios de variadas origens e motivações. Ao observar a figura 2, nota-se que ligações como Colatina/ES – Porto Velho/RO (de Solimões e Gontijo), Porto Alegre/RS – Santarém/PA e São Félix do Xingu/PA – Carazinho/RS se originam de dinâmicas migratórias advindas da expansão da fronteira agrícola em estados como Mato Grosso, Tocantins, Pará e Rondônia, o que explica os destinos localizados em cidades como Porto Velho/RO, Santarém/PA e São Félix do Xingu/PA.

Ademais, outros fluxos migratórios rumaram ao Centro-Oeste em outros momentos da formação territorial brasileira, o que justifica em certa medida a existência de ligações como Alta Floresta/MT – Recife/PE e Fortaleza/CE – Sinop/MT. Apesar de grande parte de tais fluxos migratórios terem cessado a partir da segunda metade da década de 1990, tais ligações se mantêm em virtude da consolidação da urbanização e da emergência de centros regionais com volumes populacionais relevantes, como as cidades ao longo da BR-163 no Mato Grosso (Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop), no trecho rondoniense da rodovia BR-364 (Vilhena, Ji-Paraná e Ariquemes) e também no leste paraense (Altamira e Marabá), o que reforça a importância do transporte coletivo rodoviário no provimento de ligações entre cidades de relevância regional com outras de portes maiores e menores na rede urbana.

A ligação Natal/RN – São Paulo/SP operada pela Catedral Transportes é um exemplo relativamente recente de que a criação de ligações longas ainda possui viabilidade. Em linhas gerais, suas “concorrentes” (Gontijo e Itapemirim) trafegam por rodovias mais próximas à costa, como as BRs 101 e 116, atendendo cidades importantes como Vitória/ES, Volta Redonda/RJ, Governador Valadares/MG, Itabuna/BA, Vitória da Conquista/BA, entre outras. Essas ligações “litorâneas” tiveram fluxos intensos ao longo das décadas de 1970 e 1980, quando a migração de nordestinos para o Sudeste estivera em seu auge.

Com o cessar dos fluxos, aparentemente não haveria razão lógica para a criação de uma nova ligação entre o Nordeste e o Sudeste, sobretudo na década de 2010, em que o transporte aéreo de passageiros ultrapassou o rodoviário em demanda transportada (SANTOS, 2020). No entanto, a Catedral Transportes vislumbrou a estratégia de, ao efetuar um percurso distinto, mais longo que o usual e com maior número de cidades atendidas em comparação a Gontijo e Itapemirim, abarcar uma demanda que está em outros centros e que pode ser contemplada por seções como Ribeirão Preto/SP - Seabra/BA, Goiânia/GO - Caruaru/PE, ou mesmo entre capitais nordestinas, como Salvador/BA – Recife/PE. Portanto, em uma ligação com mais de 3.700 quilômetros, a Catedral atende a diversas seções que concorrem com ligações mais curtas, e oferta nesta mesma ligação a possibilidade de se efetuar viagens mais longas. Ou seja, em uma viagem da Natal/RN – São Paulo/SP coexiste o passageiro em deslocamento de Natal/RN a São Paulo/SP com o cidadão que viaja de Barreiras/BA a Goiânia/GO.

Tal lógica se aplica em certa medida aos trajetos da Real Maia (Palmas/TO – Belém/PA e Altamira/PA – Brasília/DF). Ao observar o mapa 1, desvios aparentemente ilógicos são estratégias para que a empresa consiga concorrer com agentes consolidados em tempos pretéritos. Uma viagem “direta” de Palmas/TO a Belém/PA via BR-153 tem aproximadamente 1.150 quilômetros de extensão, mas a ligação da Real Maia possui mais de 4.000, o que se deve ao trajeto que abarca o oeste baiano, o oeste pernambucano, cruza o Ceará de sul a norte, passa por Piauí e Maranhão até chegar ao Pará. Com este trajeto, a empresa opera seções importantes como Palmas/TO – Barreiras/BA; Palmas/TO – Petrolina/PE e também trechos entre capitais, como Fortaleza/CE – Teresina/PI e São Luís/MA – Belém/PA. Na Altamira/PA – Brasília/DF o mesmo se aplica, pois ao sair do leste

paraense e se dirigir até Teresina/PI, a Real Maia opera diversas ligações dentro de uma, abarcando cidades importantes como Imperatriz/MA, Araguaína/TO e Palmas/TO.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ligações de longa extensão contribuíram para estruturar a circulação coletiva rodoviária de pessoas pelo Brasil. Na segunda metade do século XX, com os avanços substanciais na rede rodoviária brasileira, elas funcionavam como possibilidade para deslocamentos de migrantes entre regiões distintas, contribuindo com a urbanização brasileira e com o incremento populacional de centros urbanos metropolitanos e, posteriormente, os de porte médio. Para a continuidade das operações, as empresas refuncionalizaram parte de tais ligações, com a inserção de novas cidades como pontos de embarque e desembarque, a reorganização de horários e a solicitação de novas seções, para manter uma quantidade necessária de passageiros para a viabilização operacional do trajeto, ou seja, o custeio do material rodante (ônibus e demais equipamentos) e da força de trabalho organizada na operação (motoristas, agentes de venda de passagens, entre outros).

Diversas empresas operantes há mais de 50 anos no Brasil ainda mantém a operação das ligações de longa extensão pois as utilizam para prover conexões com outras linhas em pontos específicos da rede, de modo a ofertar aos passageiros trechos que em determinadas ocasiões não possuem nenhum trajeto regular que os contemplem. Ademais, embora os fluxos migratórios tenham em certa medida cessado, há sobretudo nos períodos de “alta temporada” (férias escolares e fim de ano) o deslocamento de famílias que retornam às suas cidades de origem para visitas a familiares.

Além da manutenção de parte dessas ligações de longa extensão, houve a partir da década de 2000 a ascensão de novas empresas que têm essa forma operacional como o núcleo de seus serviços. Companhias como Catedral e Real Maia vislumbraram nas ligações longas a possibilidade de operação de seções em que agentes consolidados há décadas já possuem uma demanda consolidada. Trata-se de uma opção que incrementa a malha operacional dessas empresas mais novas, com o aumento da variedade de companhias que operam determinadas rotas. Em última análise, uma ligação longa é a soma de várias ligações de média e curta extensão, que se torna viável por conta da variedade de cidades atendidas e de trechos ofertados

AGRADECIMENTOS

Este trabalho resulta da pesquisa de doutorado do autor. Registramos os seguintes agradecimentos à Profa. Dra. Mónica Arroyo (PPGH/FFLCH-USP) pela orientação da referida pesquisa e ao Grupo de Estudos sobre Transporte Urbano-Regional (GETUR), pelas críticas e sugestões que qualificaram as discussões aqui expostas.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Dados abertos. Gerenciamento de autorizações. <<https://dados.antt.gov.br/dataset/gerenciamento-de-autorizacoes>>. Acesso em: 20/12/2020.

_____. Estatísticas e estudos. Dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP) – ano 2019. Disponível em: <>. Acesso em: 20/12/2020.<<https://portal.antt.gov.br/estatisticas-e-estudos-de-servicos-de-transporte-de-passageiros>>. Acesso em: 20/12/2020.

_____. Resolução número 4.770, de 25 de junho de 2015. Disponível em: <https://antilegis.antt.gov.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&sgl_tipo=RES&num_ato=00004770&seq_ato=000&vlr_ano=2015&sgl_orgao=DG/ANTT/MT>. Acesso em 15/02/2021.

ARROYO, M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. e SOBARZO, O. (Orgs.). Cidades médias: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 71-85.

BECKER, B. K. e EGLER, C. A. G. Brasil: uma nova potência regional na economia-mundo. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994

BLANCO, J. Territorio, circulación y redes: articulaciones y tensiones. In: ARROYO, M. E CRUZ, R. C. A. Território e Circulação: a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografia, 2015, p. 15-36.

BRASILEIRO, A. Transportes no Brasil: história e reflexões. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

CONTEL, F. B. (2001). Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012, p. 357-372.

CORRÊA, R. L. (1997). Estudos sobre a rede urbana. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2006.

_____. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. Revista Cidades, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.

_____. Região e organização espacial. São Paulo: Ática, 1987. 2.ed.

_____. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1997.

DIAS, L. C. (1995). Redes: emergência e organização. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORREA, R. L. (Orgs.). Geografia: conceitos e temas. 15.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012, p. 141-162.

_____. Os sentidos da rede: notas para discussão. In DIAS, L. C e SILVEIRA, R. L. L (orgs.). Redes, sociedades e territórios. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005.

_____. Rede geográfica. In: GEOgraphia, Niterói, v. 22, n. 49, p. 1-6, 2020.

DRUCIACKI, V. P. As (des) articulações de Guarapuava com Londrina e Maringá: uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros. 231f. Dissertação (Mestrado) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2009.

FARIA, J. E. O Direito na economia globalizada. São Paulo: Malheiros, 1999.

FRESCA, T. M. Rede urbana e divisão territorial do trabalho. Geografia (Londrina), v.19, n.2, p. 115-128, 2010.

HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

HUERTAS, D. M. Da fachada atlântica ao âmago da hiléia: integração nacional e fluidez territorial no processo de expansão da fronteira agrícola. 332 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Sistema IBGE de Recuperação Eletrônica (SIDRA). Estimativas da população (ano 2019). Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em 20/02/2021.

LEMONS, J. H. Z. Por uma geo-história do transporte rodoviário de passageiros: contextos de operação na região Oeste de Santa Catarina. Revista Transporte y Territorio, n. 23, p. 288-319, 2020.

MARX, K. O capital: crítica da economia política. Livro II: o processo de circulação do capital. São Paulo: Boitempo Editorial, 2014.

OLIVEIRA NETO, T. e NOGUEIRA, R. J. B. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. Revista Transporte y Territorio, Buenos Aires, n.17, p. 229-250, 2017.

PEIXOTO, J. B. Os transportes no atual desenvolvimento do Brasil. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1977.

RAFFESTIN, C. (1980). Por uma Geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993.

RANGEL, I. Desenvolvimento industrial do Brasil e suas características dominantes. In: RANGEL, I. Obras reunidas. 3.ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012a, v.2, pp. 605-623.

_____. Ferrovias versus rodovias. In: RANGEL, I. Obras reunidas. 3.ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012b, v.2, p. 517-519.

RODRIGUES, L. A. Transporte aéreo de passageiros no estado de Santa Catarina: estratégias logísticas e organização territorial. 331f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

SANTOS, B. C. As articulações entre Londrina e São Paulo: uma análise a partir do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros. 171f. Monografia (Trabalho de graduação individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.

_____. Divisão territorial do trabalho e transporte interestadual de passageiros: mudanças recentes na circulação rodoviária. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), v. 24, n. 3, p. 468-486, 2020.

_____. Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola. 391f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

SANTOS, M. (1996). A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4.ed. São Paulo: Edusp, 2012.

_____. (2005). Da totalidade ao lugar. São Paulo: Edusp, 2014a.

_____. (1979). Economia espacial: críticas e alternativas. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2011.

_____. (1988). Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia. 6.ed. São Paulo: Edusp, 2014b.

_____. (1979). O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. 2.ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. (2001). O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

SILVA, M. M. F. Geografia dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SILVEIRA, M. R.; RODRIGUES, L. A. Reestruturação do transporte aéreo de passageiros em Santa Catarina: da aviação regional para o sistema de hub. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), v. 24, n. 3, p. 444-467, 2020.

SINGER, P. Evolução da economia e vinculação internacional. In: SACHS, I. WILHEM, J e SÉRGIO, P. (org). Brasil: um século de transformações. São Paulo: Companhia das Letras, 2001, p. 80-133.

SMITH, N. Desenvolvimento desigual. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SPOSITO, E. S. Redes e cidades. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

XAVIER, M. O sistema rodoviário brasileiro: um elemento técnico do território. 111 f. Monografia (Trabalho de graduação individual) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.

_____. (2001). Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012, p. 329-343.

WOLKOWITSCH, M. Géographie des transports. Paris: Librairie Armand Colin, 1973.