

Divisão territorial do trabalho e transporte interestadual de passageiros: mudanças recentes na circulação rodoviária

Bruno Candido dos Santos

Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas, São Paulo, SP, Brasil

bruno.santos@usp.br

 0000-0003-3116-5775

p. 468-486

Como citar este artigo:

SANTOS, B. C. Divisão territorial do trabalho e transporte interestadual de passageiros: mudanças recentes na circulação rodoviária. **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 24, n. 3, p. 468-486, dez. 2020. ISSN 2179-0892.

Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/169089>. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2020.169089>.



Este artigo está licenciado sob a Creative Commons Attribution 4.0 Licence

revista

Geo 
USP
espaço e tempo

Volume 24 • nº 3 (2020)

ISSN 2179-0892

Divisão territorial do trabalho e transporte interestadual de passageiros: mudanças recentes na circulação rodoviária

Resumo

O transporte rodoviário interestadual de passageiros passou por importantes transformações a partir da década de 2000, com a mudança de marcos regulatórios, a ampliação do acesso ao transporte aéreo e a reorganização corporativa e operacional das empresas rodoviárias. Diminuiu o número de passageiros transportados por ônibus, ao passo que o transporte aéreo registrou recordes de pessoas em voos domésticos em virtude do barateamento das passagens e de novas regulamentações para o setor. Este artigo debate essas mudanças a partir de elementos concernentes às duas atividades econômicas e enfatiza as modificações no panorama dos transportes aéreo e rodoviário com a discussão de dados de demanda de órgãos reguladores e de informações acerca do cenário operacional do modal rodoviário.

Palavras-chave: Divisão territorial do trabalho. Rede urbana. Transporte rodoviário. Circulação de passageiros.

Territorial division of labor and interstate passenger transport: recent changes in road circulation

Abstract

The interstate road transport of passengers had important changes since then 2000's, with the change of regulatory frameworks, the expansion of access to air transport and the corporate and operational reorganization of road companies. There is a reduction in the volume of passengers transported by buses while air transport records of people on domestic flights due to the

cheapening of passages and new regulations for the sector. This article will discuss such changes from the elements concerning the two economic activities and emphasize the changes in the in the air and road transport panorama with the discussion of demand data from regulatory bodies and information on the operational scenario of the road modal.

Keywords: Territorial division of labor. Urban network. Road transport. Passengers circulation.

División territorial del trabajo y el transporte interestatal de pasajeros: cambios recientes en la circulación por carretera

Resumen

El transporte interestatal por carretera de pasajeros ha tenido cambios importantes desde los años 2000, con los cambios de los marcos de regulación, la ampliación de lo acceso a lo transporte aéreo y la reorganización corporativa y operacional de las empresas viales. Los pasajeros de autobuses están disminuyendo, mientras que los viajes aéreos han establecido récords para las personas en vuelos nacionales debido a los precios más bajos de los boletos y las nuevas regulaciones de lo sector. En este artículo se debatirán estos cambios de los elementos relativos a las dos actividades económicas y se hará hincapié en los transportes aéreo y por carretera con el debate de los datos de demanda de los organismos reguladores y la información sobre el escenario operativo del modal de carretera.

Palabras clave: División territorial del trabajo. Red urbana. Transporte por carretera. Circulación de pasajeros.

Introdução

O transporte rodoviário interestadual de passageiros é uma atividade econômica de importância central para o território brasileiro por propiciar deslocamentos na rede urbana nacional, com centros de portes distintos e dinâmicas variadas. São mais de 2.800 linhas em operação, que atendem a 25 estados e ao Distrito Federal, mantidas por 238 empresas que empregam 40.189 motoristas habilitados e têm 12.323 ônibus autorizados (ANTT, 2019). Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), autarquia

que regula as linhas interestaduais no país, em 2017 foram transportados 79.466.830 passageiros, dos quais 43.160.532 em linhas interestaduais de longa distância, ou seja, trajetos com mais de 75 quilômetros operados por veículos “rodoviários” com uma única porta para embarque e desembarque e sem transporte de passageiros em pé. O restante dos passageiros, cerca de 36 milhões, se deslocara no serviço semiurbano, com trajetos de até 75 quilômetros operados por veículos “urbanos”, com duas ou mais portas para embarque e desembarque e a permissão do transporte de passageiros em pé.

Ressalta-se que o transporte rodoviário de passageiros é amplamente flexível e capilar, o que permite uma miríade importante de deslocamentos pelo território nacional. A flexibilidade do sistema de movimento rodoviário (Contel, 2012[2001]) garante ao ônibus a possibilidade de operação em pavimentos diversificados (cascalho, asfalto ou “terra batida”) e também embarque e desembarque em qualquer ponto do país, incluindo aqueles que não têm infraestrutura adequada. No entanto, embora esses atributos do modal rodoviário ensejem uma ampliação na prestação dos serviços, houve na década de 2000 um aumento do número de passageiros se deslocando pelo modal aéreo, em virtude da elevação do poder aquisitivo e do acesso a crédito por parte dos cidadãos brasileiros, processos que estão atrelados à redução do valor dos bilhetes nos deslocamentos aéreos, sobretudo em rotas entre capitais de estado.

Tal mudança resultou num rearranjo no transporte rodoviário de passageiros, com a supressão de linhas, a combinação de trechos distintos num mesmo trajeto, a inclusão de cidades atendidas em linhas “diretas” (com poucas paradas ao longo do caminho) e a redução de horários, entre outras. Também avançou o processo de oligopolização do setor, com a fusão de empresas e a aquisição de agentes por parte de grandes grupos, que se tornaram mais robustos corporativamente e concentraram suas operações nas áreas mais rentáveis.

O artigo está estruturado em cinco tópicos, além da introdução, conclusão e referências bibliográficas. O primeiro debate alguns elementos teóricos do transporte rodoviário de passageiros no Brasil abordando categorias e conceitos do pensamento geográfico que contribuem com a leitura da circulação rodoviária de pessoas no território nacional. Já o segundo item discute a intensificação da divisão territorial do trabalho e o encurtamento dos deslocamentos rodoviários na década de 2000, quando se iniciaram uma queda na demanda do transporte rodoviário de passageiros e uma elevação no volume de pessoas transportadas pelo modal aéreo.

O terceiro tópico faz um contraponto entre o transporte aéreo e o rodoviário, abordando a popularização do avião nos anos 2000, ou seja, a redução nos preços das passagens e a expansão da demanda. Tais mudanças exigem rearranjos por parte das principais empresas do modal rodoviário, culminando com a intensificação do processo de oligopolização do transporte rodoviário de passageiros, que se torna elemento-chave para a sobrevivência dos grandes grupos empresariais, debate feito no quarto item deste artigo. Finalmente, faz-se uma leitura da flexibilidade do ônibus como elemento garantidor de passageiros em trechos mais curtos e cidades de diversos portes, já que o transporte rodoviário tem mais capilaridade que o aéreo, por não demandar infraestruturas prévias de grande investimento como aeroportos ou estações ferroviárias, entre outras.

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil: elementos teóricos para discussão

O transporte rodoviário de passageiros está inscrito no espaço geográfico, que pode ser entendido como “a soma indissociável entre sistemas de objetos e sistemas de ações” (Santos, 2013[1994], p. 87). Os sistemas de objetos dessa atividade econômica são compostos pelo conjunto de infraestruturas (rodovias, pontos de parada, postos de fiscalização) e por empresas transportadoras que têm equipamentos, funcionários e insumos, entre outros. Os sistemas de ações são formados por serviços de transporte como a criação e aplicação de normas, a operação das linhas etc.

No transporte rodoviário de passageiros, cada porção territorial é abarcada de uma forma específica. Uma cidade pode ter mais linhas para um estado do que outra, ao passo que um município situado num grande entroncamento rodoviário pode conter um conjunto de estruturas ligadas ao transporte de passageiros, como garagens e oficinas. Essas particularidades e ocorrências de certos objetos e ações no território são em grande medida frutos de uma divisão territorial do trabalho, que é uma categoria central para entender o espaço geográfico e as atividades econômicas nele inscritas. Conforme Santos (2012[1996], p. 129), tal categoria “constitui um motor da vida social e da diferenciação espacial”, pois os lugares são hierarquizados e em função disto se redefine a capacidade de ação das firmas, instituições e pessoas.

Os intercâmbios efetuados pelo transporte ocorrem entre diversos pontos de um território, por meio de um conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais), o que constitui os sistemas de movimento (Santos, 2014[1988]; Contel, 2012[2001]). A distribuição dos sistemas de engenharia pelo território brasileiro é historicamente desigual, e os avanços ocorridos em certas porções do país se devem a necessidades do capital produtivo estrangeiro. Os fixos configuram um conjunto de fluxos: deslocamentos efetuados por cargas e passageiros que interligam um conjunto de centros inseridos em uma rede geográfica. Eles “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, 2014[1988], p. 86).

Os fixos são conectados em grande medida por redes como a ferroviária ou a rodoviária. Elas também são o lugar onde ocorrem os fluxos e têm a capacidade de possibilitar a execução de novos projetos, realizar novas formas e integrar áreas diversas. Segundo Raffestin (1993, p. 156), “uma rede é um sistema de linhas que desenham tramas”. Essas redes podem ser traduzidas por infraestruturas inseridas no território que são responsáveis por ligar pontos específicos e precisos, o que expressa uma hierarquia entre estes.

A rede rodoviária é formada primordialmente por rodovias com especificidades vinculadas à intensidade dos fluxos, o que explica as diferenças da fluidez territorial no que tange ao transporte rodoviário de cargas. Grande parte das obras de infraestrutura nessa rede visam otimizar a circulação e distribuição de mercadorias, o que faz com que o uso dessas melhorias

pelo serviço rodoviário de passageiros esteja a reboque de todos esses investimentos na ampliação da rede. “A construção desses fixos, rodovias e as estações rodoviárias, feitas pelo Estado, asseguram a reprodução do empreendimento de capital privado das empresas que vão atuar” (Oliveira Neto; Nogueira, 2017, p. 231).

No Brasil o transporte rodoviário foi num primeiro momento um “facilitador” dos deslocamentos. “As rodovias tornaram-se um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho que se esboçou nas próximas décadas” (Xavier, 2012[2001], p. 333). Ou seja, eram as estradas e, posteriormente as rodovias construídas a partir da década de 1940, as principais vias responsáveis pela integração nacional. Esse processo “conduz a sistemas de malhas, de nós e redes que se imprimem no espaço e que constituem, de algum modo, o território” (Raffestin, 1993, p. 150-151).

A rede rodoviária está intimamente ligada com a rede urbana, que é um dos principais tipos de rede consagrados pelos estudos geográficos, definida por Corrêa (2006a, p. 311) como um “conjunto de centros funcionalmente articulados, [...] resultado de complexos e mutáveis processos engendrados por diversos agentes sociais”. Segundo o autor, na rede urbana se manifestam a integração nacional e a globalização, por intermédio de suas nuances e especificidades. Por meio das redes geográficas se realizam as interações espaciais, que constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informações sobre o espaço geográfico (Corrêa, 2006b, p. 279).

O estudo das interações espaciais é de suma importância para a Geografia dos Transportes, pois subsidia um amplo debate sobre os deslocamentos pelo território elucidando as imbricações entre as redes geográficas urbana e rodoviária e pode ser aplicado a outras redes no espaço geográfico.

Intensificação da divisão territorial do trabalho e encurtamento dos deslocamentos rodoviários na década de 2000

A matriz de fluxos migratórios se diversificara a partir da década de 1990 e os fluxos de longa distância cessaram. Novas motivações de viagens emergiram, com uma multiplicidade de fluxos de passageiros sem vinculação direta a algum movimento migratório específico. Até o início da década de 2000, o transporte aéreo de passageiros era pouco acessível, o que torna o rodoviário preponderante na maior parte dos deslocamentos interestaduais no Brasil.

Emerge nessa década um novo arcabouço normativo que será de central importância para a regulação e operação dos transportes e outras atividades. São criadas agências reguladoras como a Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a já mencionada ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), entre outras. Considerando a regulação dos transportes em todo o território nacional, Vicente Pereira (2014, p. 115-116) atenta para a grande transformação institucional do setor de transportes:

Em 2001, ocorreu a última grande transformação institucional do setor de transportes na esfera federal, com a extinção do DNER, do Geipot e da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), que se deu um pouco antes, com a criação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transportes (Conti), do DNIT, da ANTT e da Antaq, com as consequências inevitáveis na própria estrutura do Ministério dos Transportes. Tal transformação, por causa de sua magnitude, levou algum tempo para ser definitivamente implantada, devido às dificuldades inerentes à criação de tantos e importantes órgãos novos, particularmente com relação às duas agências reguladoras [...]. Entretanto, o mais significativo naquela transformação era que ela guardava estreita correspondência com uma nova política de transportes que se apoiava nos seguintes postulados: busca de uma maior integração entre os modais; intensificação do processo de descentralização do setor por meio de um novo papel nesse sentido dos estados; aprofundamento da participação da iniciativa privada nos programas de investimentos; e montagem de um marco regulatório adequado ao setor.

A criação das agências reguladoras a partir do fim de empresas públicas reflete nos desdobramentos do Programa Nacional de Desestatização (Lei n. 8.031/1990), que promoveu a abertura comercial e a desregulamentação da economia (Martins; Rocha; Barros, 2004). A Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001, criou a ANTT, autarquia responsável por fiscalizar e controlar as atividades de transporte ferroviário e rodoviário de cargas e passageiros, além de concessões. As empresas autorizadas são responsáveis pela operação do sistema.

A regulação tem importância central na produção do espaço geográfico, visto que “os sistemas normativos produzem o território” (Antas Jr., 2005, p. 82). Constrói-se uma reflexão acerca da regulação no território, e seu caráter híbrido, que considera a indissociabilidade entre sujeitos e objetos (Latour, 1994). Pondera-se que a regulação envolve um embate entre agentes diversos, e que o Estado, embora ainda presente e atuante, não é mais o único ente produtor de regulação, ou seja, devem-se considerar também reguladores no território as corporações e demais organizações sociais, entidades de classe e sindicatos, entre outros agentes.

Segundo Antas Jr. (2003, p. 77), “a norma é parte constituinte do espaço geográfico – sem ela não seria possível compreendê-lo como instância social”. Segundo Santos (2013[1994], p. 97), “os objetos já não trabalham sem o comando da informação, mas, além disso, passam a ser, sobretudo, informação. Uma informação especializada, específica e duplamente exigida: informação para os objetos, informação nos objetos”. Isso implica que os objetos carregam cada vez mais informação, informam de forma simultânea e sincronizada e são dotados de racionalidade e padronização em escalas cada vez mais amplas. Ademais, quanto mais complexa se torna a divisão territorial do trabalho, mais se diversificam os objetos e as ações (Santos, 2013[1994]). Silveira (1997, p. 36) salienta a obsolescência de algumas normas devido a essa diversificação, pois “os lugares acolhem novos objetos e novas formas organizacionais e contribuem, desse modo, para mudar o valor das normas vigentes”.

A subordinação das funções públicas de criação de normas aos padrões técnicos viabiliza uma globalização corporativa e ilustra a emergência de uma agenda essencialmente privada dentro de uma autoridade pública legítima. “A articulação dessa agenda privada dentro do Estado não depende unicamente da representação formal de interesses privados” (Sassen, 2010, p. 65). Segundo Santos (2012[1996], p. 230), “as normas das empresas são, hoje, uma das locomotivas do seu desempenho e de sua rentabilidade”. Embora ditas “internas”, essas normas também envolvem o entorno da empresa, pois seu conjunto de ações afeta em certa medida o universo geográfico e social em que se insere a corporação (Santos, 2012[1996]).

Na perspectiva de um Estado neoliberal, é a economia que pauta e define a agenda e as decisões jurídicas e políticas, ou seja, o âmbito econômico é em grande parte responsável por ditar a regulação produzida no âmbito estatal. Segundo Faria (1999, p. 154), “o direito positivo do Estado-nação já não dispõe mais de condições para se organizar quase exclusivamente sob a forma de atos unilaterais, transmitindo de modo ‘imperativo’ as diretrizes e os comandos do legislador”. O autor ainda destaca que, no contexto de economia globalizada, o “direito da produção” exerce a centralidade da produção e da transformação do direito positivo, especialmente no âmbito direito fiscal, econômico e trabalhista (Faria, 1999).

Portanto a regulação híbrida está situada em um contexto de pluralismo jurídico, em que outros agentes, além do Estado-nação, produzem regulação. Segundo Faria (1999, p. 150), o pluralismo jurídico “revela a heterogeneidade do direito estatal e a existência de várias ordens jurídicas num mesmo espaço geopolítico, relacionando-se em complementaridade, confrontação ou desarticulação”. As empresas se organizam em torno de entidades patronais com a finalidade de congregar interesses e debater os rumos dos serviços prestados, além de promover, via publicidade institucional, suas próprias marcas. O transporte rodoviário de passageiros é representado pela Associação Brasileira de Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), criada em 1995 com sede em Brasília/DF.

O objetivo da Abrati é defender os interesses de suas associadas junto aos poderes constituídos, trabalhar em prol da harmonia do setor de transporte e de seu permanente aperfeiçoamento, bem como desenvolver ações que fortaleçam os órgãos públicos que administram a atividade do transporte, por meio de sua estruturação técnica e de seu aparelhamento material. A entidade congrega cerca de 100 empresas, com atuação em todo o país, representando cerca de 80% do total de passageiros x quilômetros transportados de todo o segmento rodoviário interestadual e internacional (Abrati, [s.d.]).

Ao reunir mais de 100 empresas do setor que são responsáveis por atender cerca de 80% dos passageiros transportados, nota-se a envergadura da entidade para o transporte rodoviário de passageiros no Brasil. O órgão patronal tem um programa de trabalho que contém itens como “o combate ao transporte clandestino”, “o constante aperfeiçoamento da qualidade dos serviços prestados” e “a discussão dos problemas do setor e a busca de soluções através de parceria com os poderes públicos” (Abrati, [s.d.]), entre outros. Ou seja, a associação está intimamente ligada aos atributos operacionais e normativos da atividade que representa, participando ativamente das coletas de sugestões para as mudanças ocorridas no setor a partir do fim das permissões

no ano de 2008 e também para outras minutas de resoluções da ANTT atinentes ao rodoviário interestadual de passageiros. A atuação da Abrati no setor concorre para a produção de regulação, pois a entidade tem participação relevante na realização da atividade no território brasileiro, ao representar boa parte das maiores empresas do setor, como Expresso Guanabara, Auto Viação 1001, Viação Garcia, Auto Viação Catarinense, Empresa de Transportes Andorinha, Empresa União Cascavel (Eucatur) e Real Expresso, entre outras.

O transporte aéreo como contraponto ao rodoviário e a popularização do avião nos anos 2000

O ingresso do Brasil no paradigma neoliberal a partir dos anos 1990 ocasionou uma desregulamentação em diversas atividades geridas pelo Estado brasileiro. Uma das que mais sentiu esses efeitos foi o transporte aéreo nacional de passageiros, com o fim do Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional (Sitar) (1972-1991) e a criação do Departamento da Aviação Civil (DAC) em 1991 e da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em 2005. É o fim do Sitar que permite uma maior sazonalidade das empresas aéreas no Brasil, facultando a solicitação de trechos diversos por parte de qualquer empresa, sem a definição de áreas de operação concebida pelo sistema.

Após os anos 2000 a indistinção de empresas aéreas entre nacionais e regionais permite que qualquer empresa aérea atue em qualquer rota desde que tenha permissão legal, assim, num primeiro momento, a concorrência entre empresas aéreas de grande e pequeno/médio porte passa a ser direta. No ano de 2003, havia catorze companhias aéreas operando e disputando o mercado, entre estas se encontravam lado a lado, empresas aéreas de porte e características diferentes, com poder de atuação territorial totalmente discrepante (Pereira, A., 2014, p. 141).

A partir do fim do Sitar, a demanda de passageiros cresceu (embora tenha registrado ligeira queda nos anos iniciais da década de 1990), mostrando que os resultados da liberalização comercial foram favoráveis ao crescimento das companhias aéreas e concorreram para o aumento da oferta, da demanda e do lucro dos operadores do transporte aéreo de passageiros (Pereira, A., 2014). Destaca-se também a ampliação do acesso ao transporte aéreo para parte da população brasileira, sobretudo a partir dos anos 2000, com o aumento real do salário-mínimo e de outras faixas salariais, facilitando a maior aquisição de bilhetes e, assim, contribuindo para reduzir a demanda do transporte rodoviário interestadual de passageiros (Tabela 1).

De 2001 a 2004, o rodoviário interestadual de passageiros de longa distância transportava mais que o dobro do transporte aéreo. Esse panorama muda a partir de 2005, quando ambos os modais se equiparam, até que em 2010 o aéreo supera o rodoviário em número de passageiros transportados, mantendo-se superior a partir de então. Contudo, ao analisar as somas anuais de aéreo e rodoviário, nota-se que o avião teve um incremento de demanda que nem sequer usara o ônibus anteriormente (Gráfico 1), ou seja, não houve propriamente uma redistribuição da demanda entre modais, já que o total de passageiros (avião + ônibus rodoviário) cresceu de 2005 a 2014 (Tabela 1).

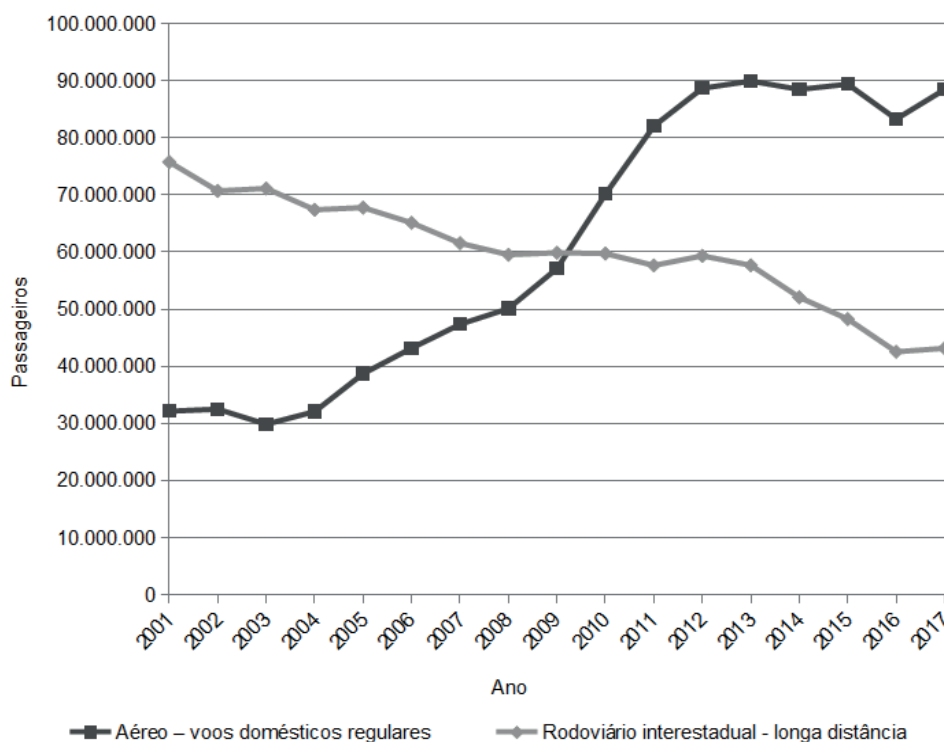
Tabela 1 – Brasil: número de passageiros em transporte aéreo (voos domésticos) e em transporte rodoviário interestadual de longa distância (2001-2017)

ano	aéreo voos domésticos regulares	rodoviário interestadual longa distância	total
2001	32.150.542	75.782.927	107.935.470
2002	32.502.765	70.721.225	103.225.992
2003	29.873.481	71.143.941	101.019.425
2004	32.073.838	67.413.015	99.488.857
2005	38.719.611	67.788.468	106.510.084
2006	43.191.160	65.139.201	108.332.367
2007	47.365.935	61.570.406	108.938.348
2008	50.121.221	59.533.567	109.656.796
2009	57.123.672	59.895.910	117.021.591
2010	70.148.155	59.745.714	129.895.879
2011	82.072.795	57.667.558	139.742.364
2012	88.688.628	59.347.342	148.037.982
2013	89.951.204	57.691.546	147.644.763
2014	88.489.220	52.091.057	140.582.291
2015	89.400.952	48.284.077	137.687.044
2016	83.290.570	42.555.644	125.848.230
2017	88.469.085	43.160.532	131.631.634
total	1.043.632.834	1.019.532.130	2.063.199.117

fonte: Anuários estatísticos da Anac – anos 2009, 2013 e 2017; ANTT – período 2001-2008; Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (Aett) – período 2010-2016; Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (Sisdap) – 2017.

organização e elaboração: O autor, 2019.

Gráfico 1 – Brasil: Evolução do número de passageiros de transporte aéreo (voos domésticos) e de transporte rodoviário interestadual de longa distância (2001-2017)



fonte: Anuários estatísticos da Anac – anos 2009, 2013 e 2017; ANTT – período 2001-2008; Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres (Aett) – período 2010-2016; Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (Sisdap) – 2017.

organização e elaboração: O autor, 2019.

Nota-se a evolução constante do transporte aéreo de passageiros a partir de 2003, com aumento no ritmo a partir de 2008, estabilização a partir de 2011 e queda em 2016. Já o rodoviário interestadual manteve ritmo de queda constante de 2001 a 2007, com estabilização entre 2008 e 2012 e nova queda até 2016, elevando-se ligeiramente em 2017 (Gráfico 1). O cruzamento das duas linhas no gráfico mostra que a perda de passageiros para o rodoviário foi menor do que o incremento para o aéreo: enquanto o ônibus perdeu cerca de 30 milhões de passageiros em 16 anos, o avião teve um incremento de 60 milhões de passageiros no mesmo período. Isso implica que, mesmo que todos os passageiros do rodoviário tenham ido para o aéreo, este absorveu demanda de outros segmentos ou ainda atraiu novos passageiros que nem sequer viajaram de ônibus rodoviário.

A capilaridade do transporte rodoviário faz com que o ônibus mantenha a demanda mesmo em viagens de longo curso, pois um conjunto amplo de cidades de pequeno porte não tem aeroportos ou nem sequer pistas de pouso com uma mínima infraestrutura operacional. Seja às margens de uma rodovia sem pavimentação, seja num terminal rodoviário amplamente organizado, o ônibus faz suas operações de embarque, desembarque e manuseio de encomendas e cargas. Ademais, a conjuntura econômica, o poder aquisitivo, o nível do emprego e a situação dos salários e da renda fazem com que o ônibus seja mais acessível a boa parte da população brasileira.

O transporte rodoviário é de central importância, sobretudo para distâncias mais curtas entre cidades próximas, ao passo que o transporte aéreo teve seu crescimento de demanda em trechos longos que contemplam capitais de estado e algumas cidades médias, como Londrina/PR; Uberlândia/MG; São José do Rio Preto/SP, entre outras. Destaca-se o ganho de tempo expressivo nas viagens aéreas em comparação com as rodoviárias. Um deslocamento de São Paulo/SP a Recife/PE tem duração média de três horas e meia no modal aéreo e de 48 horas no rodoviário, sem contar eventuais atrasos em postos de fiscalização nas divisas estaduais.¹

As empresas de transporte rodoviário de passageiros adotaram soluções relativamente similares ao transporte aéreo, como a venda on-line de passagens, parcelamento dos bilhetes, tarifas promocionais e, em alguns casos, grupos como o JCA (formado por Auto Viação 1001, Auto Viação Catarinense, Viação Cometa etc.) criou programas de acúmulo de pontos que poderiam ser trocados por passagens. Algumas empresas como a paranaense Brasil Sul Linhas Rodoviárias e a brasiliense Real Expresso mantêm programas de troca de passagens conforme certo número de bilhetes adquiridos por passageiro.

A oligopolização do transporte rodoviário de passageiros se intensifica como elemento da sobrevivência dos grandes grupos empresariais

O poder dos conglomerados econômicos decorre da porção do mercado que controlam ou detêm – 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). Isso se aplica centralmente ao

¹ Consultas no *site* da Gol Linhas Aéreas e da Gontijo de Transportes, empresas que operam esses trajetos.

transporte rodoviário de passageiros, pois a concentração de linhas num certo grupo empresarial afeta os preços praticados, os tipos de serviço e horários oferecidos e 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; enquanto um lugar que possui estradas sem pavimento e com baixa demanda, poucas empresas arriscam seu capital para propiciar a circulação de pessoas (Oliveira Neto; 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, num país de dimensões continentais como o Brasil, em que o desenvolvimento desigual e combinado é refletido em todas as escalas territoriais, há lacunas importantes de atendimento do transporte rodoviário de passageiros. Centenas de cidades nem sequer contam com uma linha de ônibus rodoviária, ou são atendidas por um único horário semanal, entre outros problemas. Ademais, a formação de grandes grupos empresariais no setor contribui para ampliar 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 semileito).

Segundo Wolkowitsch (1973, p. 164, tradução nossa), “a formação de grandes empresas começa logo no início do desenvolvimento do transporte de passageiros”.² Ou seja, assim como no contexto francês, o transporte rodoviário de passageiros no Brasil experimenta ao longo de sua existência uma concentração de linhas em um número reduzido de firmas e grupos. Ou seja, grandes grupos empresariais do setor, organizados de forma oligopolizada, atuam na regulação do território com suas práticas e atributos operacionais. No artigo “Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros”, Almeida (2000, p. 152) alerta para outro fato recorrente: transportadoras pioneiras e locais são adquiridas por companhias maiores e mais robustas no tocante ao transporte interestadual: “os fatos mencionados encadeiam historicamente o processo implantado na região Nordeste brasileiro, com a retirada dos pioneiros, estes, originados do próprio local”.

Tal processo elucida “uma tendência à unificação, não apenas técnica como organizacional” (Santos, 2014[1988], p. 89) das firmas de diversos ramos de atuação, o que pode ser notado no transporte rodoviário interestadual de passageiros. Arroyo (2006, p. 81) afirma que “essas empresas e instituições têm uma participação importante nos processos de competição, cooperação e controle do território, isto é, são decisivas no seu uso”. Pode-se dizer que isso também se aplica ao caso das companhias do setor, atuantes na produção da circulação, o que tem reflexos nas interações espaciais e nas redes geográficas, ou seja, no espaço geográfico. Os grandes grupos definem as áreas de atuação conforme sua lucratividade e sua topologia de fixos, como garagens e pontos de parada, bem como pelas rodovias utilizadas pelos ônibus,

² “La formation de grandes compagnies est apparue dès l’origine du développement du transport des voyageurs” (Wolkowitsch, 1973, p. 164).

o que explica a falta ou a baixa frequência de atendimentos em certas porções do território nacional. Considerando os anos iniciais da década de 2000, Martins, Rocha e Barros (2004) constataram, com base nos dados do Anuário Estatístico do Transporte Rodoviário de Passageiros publicado pela ANTT, índices relevantes de concentração de sedes em certas regiões do país, evidenciando a divisão territorial do trabalho.

Constatou-se que as quarenta e seis empresas que constituem os 17 grupos societários foram responsáveis, ao final de 2001, pela exploração de pelo menos 50% das ligações existentes [...]. Essas empresas representam não mais do que 22% do total de transportadoras integrantes do Anuário Estatístico de 2002. No tocante à distribuição geográfica dessas empresas, constatou-se que 33% estão sediadas na região Sul, 50% na região Sudeste, 15% no Centro-Oeste e 2% na região Nordeste. Frise-se que em 10 grupos, as firmas fixaram suas sedes na mesma unidade da federação e nos outros 7, as inter-relações abrangem empresas de estados distintos (Martins; Rocha; Barros, 2004, p. 1379/1380).

Ao analisar os grupos empresariais, os autores mostram que, em 1998 e 2001, os quatro maiores foram respectivamente responsáveis por 48% e 39% do faturamento. Esses valores foram ilustrados pela estimativa do número de passageiros multiplicado pela quilometragem percorrida (passageiros x quilômetro). Nota-se, portanto, um alto grau de concentração no setor já no início dos anos 2000.

A falta de licitações associada aos prazos longos das permissões (15 anos) levou diversas empresas a formarem grupos societários para atuar em novos mercados, o que caracteriza uma expansão geográfica e uma ampliação da participação relativa no setor. Outro fator importante é o número de barreiras para a entrada de novos agentes por parte dos órgãos reguladores, que beneficia os grupos já operantes na criação de mercados cativos. São indícios de uma integração horizontal, em que as companhias adotam estratégias para expandir seus mercados e escamoteiam a competição no setor, já que as fusões e aquisições reduzem a competição e aumentam a concentração (Martins; Rocha; Barros, 2004, p. 1383):

Frise-se que os grupos societários fortalecem as empresas que os integram para enfrentarem as cinco forças competitivas que atuam no setor, especialmente a ameaça de serviços substitutos (transporte aeroviário e transporte rodoviário clandestino) e o poder de negociação dos fornecedores de ônibus e de insumos. Este fato pode estar propiciando maior eficiência às empresas que integram algum grupo societário [...]. Além disso, as inter-relações verificadas entre as empresas têm como objetivo compartilhar atividades que favoreçam tanto o aumento do retorno do capital, atendendo diretamente os interesses dos acionistas ou do grupo societário de que fazem parte, quanto à participação em outros mercados, caracterizando a expansão geográfica.

Ademais, há a associação de companhias para a complementação de itinerários, com a venda de passagens diferentes para certo destino, ou seja, é a união de empresas de grupos distintos para oferecer aos passageiros conexões por intermédio de parcerias que resultam na criação de novas ligações a partir da união de linhas distintas (Figura 1).

Figura 1 – Brasil: folheto de divulgação e mapa com as linhas operadas pela Viação Ouro e Prata e pela Expresso Guanabara nas regiões Norte e Nordeste



fonte: Viação Ouro e Prata ([s.d.]).

Nota-se a malha de linhas intermunicipais (Figura 1) da Ouro e Prata (a linha Porto Alegre – Santarém é a única interestadual da empresa no estado do Pará) que conectam cidades paraenses à capital Belém, de onde partem ligações operadas pela cearense Expresso Guanabara rumo a centralidades nordestinas, como a alagoana Maceió; as cearenses Fortaleza, Aracati, Juazeiro do Norte, Sobral e Tianguá; as maranhenses Caxias, Maracaçumé,

Nova Olinda do Maranhão, Peritoró, Timon e Zé Doca; as paraibanas João Pessoa e Campina Grande; as pernambucanas Recife, Arcoverde, Caruaru, Salgueiro e Serra Talhada; as piauienses Teresina e Piri-piri e as potiguares Natal, Açu e Mossoró. Portanto, com essa parceria, a Ouro e Prata amplia seu atendimento para o Nordeste por meio das operações da Guanabara.

A Expresso Guanabara foi criada em 1992 no Ceará a partir de um conjunto de aquisições de empresas cearenses e de outros estados nordestinos. Fundada por Jacob Barata, empresário com grande número de empresas de transporte urbano na cidade do Rio de Janeiro e principal membro do Grupo Guanabara, a companhia cearense se tornaria em menos de 15 anos uma das maiores empresas brasileiras, com ligações partindo de capitais nordestinas como Fortaleza/CE, Recife/PE, João Pessoa/PB, Teresina/PI para a capital federal e para Goiânia/GO, além de linhas entre capitais nordestinas (Expresso Guanabara, [s.d.]).

No ano de 2003 o Grupo Guanabara adquire a mineira União dos Transportes Interestaduais de Luxo (Util), fundada em Juiz de Fora/MG no ano de 1950 (Lima, 2012), expandindo assim sua área de atuação para ligações entre Brasília/DF, Belo Horizonte/MG, Juiz de Fora/MG, Rio de Janeiro/RJ, Guarulhos/SP e Santos/SP. Em 2009 o grupo adquire as operações da mineira Real Expresso, fundada em 1953 na cidade de Uberlândia/MG, ampliando assim suas operações para cidades do Triângulo Mineiro, centros paulistas como Ribeirão Preto, Campinas, Marília, Santos e São Paulo, além de importantes capitais como Goiânia/GO, Brasília/DF, Salvador/BA, Curitiba/PR, Florianópolis/SC e Porto Alegre/RS, operando linhas como Brasília/DF - São Paulo/SP; Uberaba/MG – Brasília/DF; Salvador/BA – Brasília/DF e Brasília/DF – Porto Alegre/RS.

A década de 2000 trouxe importantes aquisições de empresas rodoviárias de passageiros por parte de grandes grupos. Em 2002, o grupo JCA, formado pelas empresas Auto Viação 1001, Auto Viação Catarinense, Expresso do Sul, Rápido Ribeirão Preto, entre outras, adquiriu o controle acionário da Viação Cometa, empresa paulistana fundada em 1948 que opera linhas como São Paulo/SP – Belo Horizonte/MG; São Paulo/SP – Curitiba/PR; Belo Horizonte/MG – Curitiba/PR, Belo Horizonte/MG – Rio de Janeiro/RJ, além de diversos trechos intermunicipais em São Paulo partindo da capital para os principais polos regionais do estado, como Campinas, Ribeirão Preto, Santos, Sorocaba e São José do Rio Preto.

A Empresa Gontijo de Transportes, fundada em 1943 na cidade de Patos de Minas/MG, é responsável por operar linhas de longo curso entre cidades nordestinas e sudestinas, efetuando ligações como São Paulo/SP – Fortaleza/CE, São Paulo/SP – Petrolina/PE etc. Uma de suas maiores concorrentes nas rotas Nordeste-Sudeste por décadas, a Companhia São Geraldo de Viação, fundada em Caratinga/MG no ano de 1949, foi adquirida pela Gontijo em 2003, dando origem a um dos maiores grupos do setor em número de linhas e frota operacional (Lima, 2012).

A Viação Itapemirim, fundada em Cachoeiro de Itapemirim/ES em 1953, havia adquirido a Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha, de Curitiba/PR, em 1973 (Almeida, 2000; Lima, 2012), configurando o maior grupo do setor até a década de 2000 com a Expresso Kaiowa, de Foz do Iguaçu/PR. Em 2004 a Penha e a Kaiowa são vendidas pelo Grupo Itapemirim ao Grupo Comporte, dono de empresas de transporte urbano e rodoviário como Expresso União;

Viação Piracicabana; Breda Transportes; Expresso Maringá; Expresso Itamarati, Empresa Cruz, Empresa Princesa do Norte, Empresa de Ônibus Pássaro Marron, além da Gol Linhas Aéreas.

Ao estabelecer um comparativo com o transporte aéreo no Brasil, Rosalino (2012, p. 89) assevera que “as vantagens do ônibus são muito evidentes quando se trata de pequenas distâncias a serem percorridas”. O transporte rodoviário de passageiros tem ampla capilaridade para irrigar a rede urbana brasileira, pois sua flexibilidade permite a prestação do serviço em áreas distintas. O Brasil tem um grande número de cidades com menos de 10 mil habitantes. São 2.450 (cerca de 44% do total nacional de 5.570 municípios), o que mostra um predomínio de municípios com baixo contingente populacional. Dezesete municípios brasileiros têm mais de um milhão de habitantes, embora respondam por mais de 20% da população nacional (IBGE, 2017).

A mobilidade espacial da população até a década de 1980 elucida maior concentração populacional em um conjunto relativamente restrito de municípios e a extensa miríade de pequenas cidades pelo território: a característica dos principais movimentos migratórios era a presença de regiões de expulsão nas porções interioranas em estados nordestinos e sulistas que se destinavam às grandes metrópoles e às áreas de expansão da fronteira agrícola. Tal panorama passa por mudanças radicais a partir da década de 1990, com a redução dos fluxos inter-regionais, o crescimento dos intrarregionais e a diminuição dos deslocamentos para a fronteira agrícola, bem como para as áreas metropolitanas. Neste contexto são reforçadas as centralidades regionais de porte médio como polos receptores de fluxos intermunicipais e interestaduais de curta e média distâncias (Motta, 2001).

A rede urbana é o espaço em que se realizam os processos de acumulação do capital e circulação do excedente produzido. Diversas atividades são realizadas por meio desta rede, que envolvem centros urbanos de tamanhos distintos e funções diferenciadas. “Rede urbana e divisão territorial do trabalho constituem um conjunto analítico pelo qual pode-se ter um entendimento do desenvolvimento regional e urbano” (Fresca, 2010, p. 119). Diante da complexidade da rede urbana brasileira e da multiplicidade de interações espaciais que nela ocorre, o entendimento desta rede perpassa pela atividade econômica do transporte rodoviário interestadual de passageiros e sua capilaridade territorial, pois desde o segundo quarto do século XX os ônibus rodoviários circulam pelo país e são dotados de função social basilar para o provimento de deslocamentos de pessoas e mercadorias.

Considerações finais

Embora o transporte aéreo de passageiros tenha registrado crescimento vertiginoso em número de pessoas transportadas, não diminuiu o papel do rodoviário de integração do território reduzido e tampouco se suprimiu sua função social, já que apresenta um conjunto amplo de empresas operantes e um número expressivo de cidades atendidas. Ressalte-se a importância do potencial de complementaridade entre as linhas interestaduais e as intermunicipais, já que as cidades não atendidas nos trajetos entre diferentes estados podem se servir de trechos intermunicipais, ou seja, os passageiros que precisam se deslocar dentro de uma unidade federativa podem usar os serviços locais, que se conectam com linhas interestaduais nos terminais rodoviários de maior relevância na rede urbana.

Ademais, nota-se a maior concentração no setor aéreo do que no rodoviário: aquele conta com 10 empresas, e este, com 238.³ Ainda que tenha havido importantes mudanças corporativas no setor rodoviário a partir dos anos 2000, com fusões e aquisições que envolveram grandes grupos, é a miríade de agentes que permite o atendimento a cidades de pequeno, médio e grande portes. Destaca-se, sobretudo, o papel central do ônibus rodoviário nas cidades pequenas, já que estas não têm aeroportos ou ainda não têm opções para deslocamentos coletivos para as infraestruturas de embarque no modal aéreo. Isso implica que o transporte rodoviário de passageiros atende desde o morador de áreas rurais que embarca e desembarca “nas margens” das rodovias até o usuário que reside em capitais de estado com transporte coletivo integrado a terminais rodoviários como Brasília/DF, Recife/PE, Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP, entre outros exemplos.

Apesar de não ter a mesma velocidade e conseqüentemente não oferecer deslocamentos de longo curso em pouco tempo, como o transporte aéreo, o transporte rodoviário de passageiros é altamente capilar e flexível, o que torna sua operação imprescindível num país como o Brasil, onde a atual divisão territorial do trabalho e o desenvolvimento desigual são claramente refletidos pela rede urbana nacional. Em estados como Mato Grosso e Rondônia, o único município com mais de 500 mil habitantes é justamente a capital, sem que haja uma variedade de centros médios com porte populacional relativamente expressivo, mas sim um conjunto muito plural de cidades pequenas.

Reconstituindo a história do transporte rodoviário no Brasil, é comum encontrar aglomerados que se tornam vilarejos, distritos e até municípios a partir de um posto de parada para viajantes e transportadores. Destaca-se, por exemplo, o atual município de Luís Eduardo Magalhães/BA, que fora distrito de Barreiras/BA até sua elevação à categoria de município, em 30 de março de 2000 (IBGE, [s.d.]). O antigo distrito barreirense chamava-se Mimoso do Oeste, nome do primeiro posto de combustíveis na BR-020 onde os recém-chegados, sobretudo da região Sul, para trabalhar no cultivo da soja se aglomeraram e deram início a diversas atividades econômicas.

Em suma, a partir da análise das mudanças no panorama dos transportes rodoviário e aéreo de passageiros no Brasil durante as duas primeiras décadas do século XXI, este artigo suscita um conjunto de reflexões que visa elucidar a importância de ambos no território nacional, mostrando que as redes devem ser estratégicas na trajetória analítica, já que são elementos no território que explicam sua formação e seu funcionamento na atualidade. Ressalta-se que, mesmo usando infraestruturas diferentes, aviões e ônibus têm papel central na integração regional e nacional, com ligações entre capitais, cidades de médio porte e, sobretudo no sistema rodoviário, cidades pequenas. Portanto, deve-se pensar os dois sistemas de movimento de forma integrada para fomentar a complementaridade, já que os transportes aéreos e rodoviários, mesmo com aspectos operacionais diferentes, têm uma clara interdependência no provimento de deslocamentos para a população brasileira.

3 Fontes: Anuário do transporte aéreo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) – ano 2018; Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (Sisdap) da Agência Nacional dos Transportes Terrestres – ano 2017.

Referências

- ABRATI. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASSAGEIROS. Disponível em: www.abrati.com.br. Acesso em: 3 dez. 2019.
- ALMEIDA, J. I. H. Nordeste do Brasil e o monopólio rodoviário de passageiros. **Formação**, Presidente Prudente, SP, v. 1, n. 3, p. 145-156, 2000.
- ANTAS JR., R. M. **Território e regulação**: espaço geográfico, fonte material e não-formal do direito. São Paulo: Humanitas, 2005.
- ANTAS JR., R. M. A norma e a técnica como elementos constitutivos do espaço geográfico: considerações sobre o ressurgimento do pluralismo jurídico. In: SOUZA, M. A. (Org.). **Território brasileiro**: usos e abusos. Campinas: Territorial, 2003. p. 77-92.
- ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Estatísticas e estudos rodoviários**: dados cadastrais (resumo do setor). 2019. Disponível em: http://www.antt.gov.br/passageiros/Estatisticas_e_Estudos_Rodoviaros__Dados_Cadastrais__2019.html. Acesso em: 10 jun. 2019.
- ANTT. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. **Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (Sisdap)**: 2017. Disponível em: http://www.antt.gov.br/passageiros/Dados_Operacionais. Acesso em: 20 abr. 2020.
- ARROYO, M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Org.). **Cidades médias**: produção do espaço urbano e regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-85.
- CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 3a ed. Rio de Janeiro: Record, 2012[2001]. p. 357-372.
- CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006a.
- CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊS, R. L. **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006b. p. 279-318.
- EXPRESSO GUANABARA. Disponível em: <https://expressoguanabara.com.br/institucional>. Acesso em: 28 set. 2020.
- FARIA, J. E. **O Direito na economia globalizada**. São Paulo: Malheiros, 1999.
- FRESCA, T. M. Rede urbana e divisão territorial do trabalho. **Geografia**, Londrina, PR, v. 19, n. 2, p. 115-128, 2010. doi: <http://dx.doi.org/10.5433/2447-1747.2010>.

- IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Portal cidades**. Dados populacionais do ano de 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 1 set. 2018.
- IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Brasil. Bahia. Luís Eduardo Magalhães. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/luis-eduardo-magalhaes/historico>. Acesso em: 9 out. 2018.
- LATOURE, B. **Jamais fomos modernos**. São Paulo: Editora 34, 1994.
- LIMA, N. **Sonhos sobre rodas: a saga dos pioneiros do transporte rodoviário de passageiros no Brasil**. Brasília: Abrati, 2012.
- MARTINS, F. G. D.; ROCHA, C. H.; BARROS, A. P. B. G. Concentração na indústria de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 17., 2004, Recife. **Anais...** Recife: Anpet, 2004. p. 1373-1384.
- MOTTA, D. M. (Org.). **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: desenvolvimento regional e estruturação da rede urbana**. Brasília: Ipea, 2001. v. 3. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_caracterizacao_tendencias_v03.pdf. Acesso em: 20 out. 2020.
- OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, Buenos Aires, n. 17, p. 229-250, 2017. doi: <https://doi.org/10.34096/rtt.il7.3874>.
- PEREIRA, A. P. C. **Asas da centralidade em céus conhecidos: a dinâmica empresarial do setor de transporte aéreo no território brasileiro**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.
- PEREIRA, V. B. **Transportes: história, crises e caminhos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- ROSALINO, J. Ônibus versus avião: determinantes da escolha entre modo de transporte. **Journal of Transport Literature**, v. 6, n. 2, p. 87-104, 2012. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/S2238-10312012000200005>.
- SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6a ed. São Paulo: Edusp, 2014[1988].
- SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5a ed. São Paulo: Edusp, 2013[1994].
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4a ed. São Paulo: Edusp, 2012[1996].

- SASSEN, S. **Sociologia da globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010.
- SILVEIRA, M. L. Concretude territorial, regulação e densidade normativa. **Experimental**, São Paulo: Laboplan, v. 2, p. 35-45, 1997.
- VIAÇÃO OURO E PRATA. Disponível em: <https://www.viacaoouroeprata.com.br/site/default.asp?TroncoID=846072&SecaoID=845474&SubSecaoID=>. Acesso em: 23 abr. 2019.
- WOLKOWITSCH, M. **Géographie des transports**. Paris: Armand Colin, 1973.
- XAVIER, M. 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**. 3a ed. Rio de Janeiro: Record, 2012[2001]. p. 329-343.