

*Desenvolvimento desigual e transporte rodoviário
interestadual de passageiros: uma análise do município de
Goiânia/GO*

*Uneven development and road passenger transport: an
analysis of the municipality of Goiânia/GO*

*Desarrollo desigual y transporte interestatal de pasajeros
por carretera: un análisis de la participación del municipio
de Goiânia/GO*

Bruno Candido dos Santos
Universidade de São Paulo (PPGH-FFLCH/USP)
bruno.santos@usp.br

Resumo

O transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil é um serviço público organizado pelo Estado por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e operado por agentes privados que engendram um conjunto amplo de deslocamentos de pessoas e mercadorias por todo o território nacional. Trata-se de um serviço com alta capilaridade, pois conecta centros urbanos de portes distintos e utiliza a rede rodoviária para a realização dos fluxos. O transporte interestadual reflete o desenvolvimento desigual, pois elucida uma diversidade de interações espaciais que se disseminam por todo o território brasileiro. Portanto, este artigo versa sobre o desenvolvimento desigual e o transporte rodoviário interestadual de passageiros a partir da análise das linhas rodoviárias que atendem ao município de Goiânia/GO. Para tanto, fora realizado o levantamento bibliográfico que alicerça as discussões teóricas ensejadas nos três tópicos que estruturam o texto. Foram utilizados dados populacionais de órgãos públicos e informações acerca das linhas obtidas no sítio eletrônico da ANTT para subsidiar o debate.

Palavras-chave: desenvolvimento desigual; redes geográficas; organização espacial e transporte rodoviário interestadual.

Abstract

In Brazil, the interstate road passenger transport is considered a public service. It is organized by a public agency, the National Land Transport Agency (“ANTT”), and operated by private agents which manage a wide and combined set of people and cargo’s displacements around the national territory. The interstate road passenger transport is a service with high capillarity, as it connects urban centers of different sizes and uses the road network to carry people and cargo’s flows. Interstate transport reflects uneven development, and it shows a diversity of spatial interactions that take

place all over the Brazilian territory. Therefore, this article analyzes the highways of the municipality of Goiânia/GO, its uneven development, and interstate road transport of passengers. The text is organized in three parts which are theoretically based on bibliographic research. The results were based on population data provided by national public institutions and information about the interstate lines were obtained on the ANTT website in order to support the main article debate.

Keywords: uneven development; geographical networks; spatial organization and interstate road transport.

Resumen

El transporte interestatal de pasajeros por carretera en Brasil es un servicio público organizado por el Estado a través de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) y operado por agentes privados que generan una amplia gama de desplazamientos de personas y mercancías en todo el territorio nacional. Es un servicio de alta capilaridad, ya que conecta núcleos urbanos de diferente tamaño y utiliza la red viaria para realizar los flujos. El transporte interestatal refleja un desarrollo desigual, ya que aclara una diversidad de interacciones espaciales que se extienden por todo el territorio brasileño. Por lo tanto, este artículo trata sobre el desarrollo desigual y el transporte vial interestatal de pasajeros a partir del análisis de las líneas viales que sirven al municipio de Goiânia/GO. Para ello, se realizó un levantamiento bibliográfico que sustenta las discusiones teóricas surgidas en los tres temas que estructuran el texto. Se utilizaron datos de población de organismos públicos e información sobre líneas obtenidos del sitio web de la ANTT para apoyar el debate.

Palabras clave: desarrollo desigual; redes geográficas; organización espacial y transporte interestatal por carretera.

Introdução

O transporte coletivo rodoviário de passageiros no Brasil é um serviço público essencial para a população brasileira, pois assegura deslocamentos de pessoas e mercadorias por vastas extensões do território nacional. A regulação deste serviço, no âmbito interestadual, é realizada pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), que é responsável pela fiscalização e controle das linhas operadas por agentes privados estabelecidos no país desde os primórdios da consolidação da atividade. Uma particularidade das ligações rodoviárias de longo curso é a operação das linhas com veículos rodoviários que possuem bagageiros mais amplos, o que torna o transporte de encomendas uma importante fonte de receita para as companhias e uma outra modalidade de despacho de volumes para os cidadãos e cidadãs.

O transporte rodoviário interestadual de passageiros possibilita o entendimento da divisão territorial do trabalho e o desenvolvimento desigual, que é uma herança da teoria marxista, que se torna central para o conhecimento da Geografia do capitalismo. Este conceito é basilar para a compreensão da organização espacial no atual momento do sistema capitalista, pois a diferenciação entre áreas se faz presente de forma mais acentuada e a mobilidade do capital cada vez mais acelerada (SMITH, 1988, CORRÊA, 1987, HARVEY, 2005). O desenvolvimento desigual pode ser compreendido a partir da leitura da organização espacial, que é o retrato da atuação seletiva da humanidade sobre o espaço geográfico. A organização espacial se materializa pelas redes geográficas, que

estão presentes por toda a parte e são portadoras de práticas e projetos sociais (DIAS, 2012, BLANCO, 2015).

A indissociabilidade das redes urbana e rodoviária brasileiras propicia o entendimento do transporte rodoviário de passageiros no país, que se configura como importante elemento de integração territorial. A capilaridade e a flexibilidade do sistema de movimento rodoviário propiciou a reconfiguração da divisão territorial do trabalho e engendrou um novo conjunto de interações que aprimoraram os deslocamentos de pessoas e mercadorias ao longo do século XX.

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 diferencial conforme a quantidade e a reclinção 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 artigo está organizado em três tópicos, além da introdução, considerações finais e referências bibliográficas. O primeiro debate o desenvolvimento desigual e combinado, redes geográficas, fluidez e circulação, buscando o entendimento das relações entre a divisão territorial do trabalho e a circulação de pessoas pelo país. Já o segundo item discute os aspectos técnicos, normativos, espaciais e operacionais do transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil, para apreender as dinâmicas das redes urbana e rodoviária no país e suas implicações nas interações espaciais que contemplam a circulação rodoviária coletiva de pessoas no país. Finalmente, o terceiro debate as articulações do município de Goiânia/GO a partir do transporte rodoviário interestadual de passageiros, para compreender o papel da capital goiana na circulação nacional rodoviária de pessoas.

O transporte 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 4.065 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 4.013 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 (ANTT, 2020a). O agrupamento dessas linhas do serviço “rodoviário de longa distância” resultou em 2.461 ligações interestaduais.

Desenvolvimento desigual e combinado, redes geográficas, fluidez e circulação

Diversas categorias e conceitos do pensamento geográfico podem ser utilizados para o debate acerca da circulação, que assume papel central na produção do espaço geográfico e na diferenciação espacial. “A intensificação da circulação interagindo com as novas formas de organização da produção imprime simultaneamente ordem e desordem numa perspectiva essencialmente geográfica” (DIAS, 2012 [1995], p. 154).

Santos (1979) atenta para a interdependência das categorias modo de produção, formação social e espaço, o que compõe em última análise o que o autor chama de formação socioespacial, formada por uma estrutura produtiva e uma estrutura técnica. Ou seja, a noção de formação social não pode ser contemplada sem aludir à noção de espaço. Portanto, uma determinada formação socioespacial carrega um conjunto amplo de diferenças e particularidades, pois contempla diversos modos de produção.

Segundo Santos (1979, p. 14), “as diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares”. A análise da formação socioespacial brasileira propicia o entendimento do desenvolvimento desigual. Smith (1988, p. 18) aponta que 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”. O capital produz o espaço e também as escalas reais espaciais que tornam coerente o desenvolvimento desigual (SMITH, 1988).

O desenvolvimento desigual se expressa pela seletividade da ação humana no processo de organização do espaço. Para que um determinado lugar seja atingido por uma certa ação, é necessário que este “apresente atributos julgados de interesse de acordo com os diversos projetos estabelecidos” (CORRÊA, 2012 [1995], p. 36). Ou seja, os agentes capitalistas atuam de forma seletiva, estratégica e orquestrada sobre o espaço, escolhendo os lugares em que serão materializados os fixos geográficos por meio do que Corrêa (2012 [1995], p. 35) denomina como práticas espaciais, que são formadas por “um conjunto de ações espacialmente localizadas que impactam diretamente sobre o espaço, alterando-o no todo ou em parte ou preservando-o em suas formas e interações espaciais”. Essas novas formas e interações espaciais resultam em novas especializações do território, que “do ponto de vista da produção material, são a raiz das complementaridades regionais” (SANTOS, 1989, p. 10).

O aprofundamento do desenvolvimento desigual se dá a partir da segunda metade do século XX, momento em que os avanços das comunicações e dos transportes produzem uma fragmentação cada vez maior do processo produtivo que demanda a reorganização do comando único em torno da divisão do trabalho e da cooperação, tornando a regulação cada vez mais basilar para o funcionamento das atividades econômicas (SANTOS, 1989). No bojo dessas novas complementaridades e de tal aprofundamento, a demanda por fluidez cresce constantemente. Esta, por sua vez, é produzida em conjunto pelos poderes público e privado, pois “cabe ao Estado, diretamente ou por concessões, e aos organismos supranacionais prover o território dos

macrossistemas técnicos sem os quais as demais técnicas não se efetivam” (SANTOS, 2012 [1996], p. 276).

A fluidez se baseia nas redes técnicas, pois a competitividade se acentua com a complexificação dos processos de produção, circulação e consumo. As redes técnicas precisam ser cada vez mais eficazes, pois a circulação não é mais presidida pela produção. Portanto, as redes geográficas (e as redes técnicas) são imprescindíveis para atender à voracidade da busca por maior fluidez, já que se faz imprescindível colocar a produção em movimento (SANTOS, 2012 [1996]). Ressalta-se, finalmente, que as redes reproduzem e se apoiam nas heterogeneidades do próprio território (BLANCO, 2015), refletindo os diversos embates na busca por fluidez e também o desenvolvimento desigual.

“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” (HARVEY, 2005, p. 147). As infraestruturas são basilares para a realização de uma circulação mais rápida e eficiente e para uma maior acumulação de capital. Ao analisar a organização espacial das infraestruturas, nota-se as disparidades entre países “centrais” e “dependentes”, já que estes organizam seus territórios em função de impulsos e demandas externas.

Santos (2008 [1979], p. 20) aponta que “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, já que o território se torna cada vez mais artificial 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).

Considerando o caso brasileiro, é a partir da segunda metade do século XX que as redes técnicas adquirem maior abrangência e relevância, já que o país se insere de forma mais ampla na divisão internacional do trabalho a partir do processo de industrialização via substituição de importações (FURTADO, 2017 [2007], SINGER, 1970). Essa maior inserção “criou uma divisão interna do trabalho muito mais complexa porque a gama de capitais que participa da produção se abre num leque muito grande e, por outro lado, aumenta o leque de trabalhos possíveis sob o comando desses capitais” (SANTOS, 1989, p. 7).

Os deslocamentos têm de forma intrínseca uma espacialização que se materializa nos movimentos pelo território, que são organizados por um conjunto de redes que, num mesmo subespaço, podem apresentar uma superposição, incluindo as principais e as tributárias (SANTOS, 2012 [1996], BLANCO, 2015). Por ser local e global, dinâmica e estável, a rede revela a superposição de vários sistemas e nacionalidades que são comandadas pelo capital privado e pelo poder público, “mas sobretudo pela própria estrutura socioespacial” (SANTOS, 2012 [1996], p. 279), sendo

um instrumento de extrema valia para a compreensão da dinâmica do território brasileiro (DIAS, 2012 [1995]).

A rede geográfica resulta, em grande medida, da manifestação de um conjunto formado por fatores técnicos conflitantes entre si de ordem técnica, econômica, social e política, já que a rede é portadora de práticas e projetos sociais (DIAS, 2012 [1995], BLANCO, 2015). Dias (2012 [1995], p. 149) aponta que “a análise das redes implica abordagem que, no lugar de tratá-la isoladamente, procure suas relações com a urbanização, com a divisão territorial do trabalho e com a diferenciação crescente que esta introduziu entre as cidades”.

A dinâmica e a conformação das comunidades humanas possui estreita ligação com as redes de circulação (BLANCO, 2015). O caso brasileiro é emblemático de tal processo, pois a formação da rede urbana brasileira é marcada pela união entre a urbanização e a integração do mercado nacional, em que houve importante avanço do sistema de movimento rodoviário. Com o fim de barreiras internas de ordens diversas, a integração do mercado interno avançou intensamente, o que resultou na elevação da complementaridade econômica entre regiões brasileiras distintas (DIAS, 2012 [1995], CONTEL, 2012 [2001]).

Para o entendimento da complexificação da divisão territorial do trabalho no Brasil se faz necessário refletir sobre a indissociabilidade das redes urbana e rodoviária. Rangel (2012, p. 519) aponta para a flexibilidade do transporte rodoviário, que “tendia a quebrar os isolamentos regionais e a unificar o mercado, como uma mancha de óleo no pano”. A capilaridade e a flexibilidade do sistema de movimento rodoviário propiciou a atendimento a diversos locais e, sobretudo, delegou a operação dos fluxos à iniciativa privada, o que fomentou à formação de variadas companhias de alcance local que disputaram mercados ao longo do século XX e se tornaram, em alguns casos, grandes grupos do transporte rodoviário de cargas e de passageiros (SANTOS, 2019, 2015, LEMOS, 2020).

Técnica, norma, espaço e tempo: o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil

O transporte coletivo terrestre no Brasil surge nos primeiros anos do período imperial, quando são organizados os primeiros planos de circulação interna de pessoas e mercadorias e também os primeiros regulamentos que foram responsáveis pela cobrança de tributos, pela construção de estradas carroçáveis e pela concessão de serviços de transporte (“linhas”) (NETTO, 1974; BRASILEIRO et al., 2001). O Decreto 720-A, de 24 de outubro de 1850, é o primeiro registro de uma linha de transporte coletivo rodoviário de passageiros. Trata-se de um trajeto entre a Corte, localizada no atual município do Rio de Janeiro, então capital federal, e Nova Iguaçu, no estado fluminense. O responsável por esta ligação interprovincial foi Honório Francisco Caldas (GÔMARA, 1999).

Entretanto, o crescimento do transporte rodoviário de passageiros fora relativamente pequeno no restante do século XIX, pois a carência de infraestruturas e material rodante culminou com a criação de serviços com distâncias curtas e viagens temporalmente longas, já que as condições de rodagem eram bastantes precárias. Ademais, a prioridade dos primeiros investimentos no período imperial e nos primeiros anos do período republicano era o transporte ferroviário, momento em que o Brasil registrou avanços importantes na quilometragem construída de trilhos em várias regiões brasileiras (BRAISLEIRO et al., 2001).

Na primeira metade do século XX, no entanto, este panorama começa a se modificar. Surgem as primeiras oficinas para a fabricação de carrocerias de caminhões e ônibus. Os esforços por parte do poder público se voltam para a construção e melhoria de estradas carroçáveis e para a modernização de rodovias. As primeiras empresas do setor são constituídas a partir de capitais privados locais e regionais. A entrada do Brasil na nova divisão internacional do trabalho e os consequentes rearranjos na organização espacial brasileira perpassam pela transição do uso das ferrovias para a utilização das rodovias, sobretudo após o ano de 1950, momento em que a indústria automobilística recebe grande fomento federal para se instalar e comercializar veículos automotores para passageiros e cargas em boa parte do território nacional (NETTO, 1974; BRASILEIRO et al., 2001, GORDINHO, 2003, LATINI, 2007).

Brasileiro e Henry (1999, p. 55) pontuam que “após a Primeira Guerra Mundial, junto com a perda de influência dos capitais ingleses nos serviços urbanos, deu-se uma ofensiva dos investimentos americanos em bancos e na indústria de base, sobretudo a nascente indústria automobilística”. A instalação de oficinas de montadoras estadunidenses como General Motors e a Ford Motor Company na década de 1920 em São Paulo/SP é um importante exemplo deste avanço do capital estadunidense no Brasil (PRADO JÚNIOR, 2012).

De forma concomitante à chegada do capital estrangeiro, há o surgimento de importantes iniciativas nacionais em prol do transporte rodoviário. Em 1907 é fundada em São Paulo/SP a firma Luís Grassi & Irmãos, que ficou conhecida como encarroçadora Grassi e comercializou carrocerias de caminhões e ônibus para todo o país (GONÇALVES, 1966; LUEDEMANN, 2003; LATINI, 2007). Já no ano de 1928 é estabelecida a primeira empresa de transporte rodoviário de passageiros no Brasil, a Auto Viação Catarinense, em Blumenau/SC (LIMA, 2012).

Desde então, houve a profusão de novas fabricantes de chassis e carrocerias de caminhões e ônibus, além do surgimento de diversas empresas de transporte de cargas e passageiros. Este processo tem como principal sustentação a atuação do poder público, que foi responsável pela atração de investimentos e pelo provimento de infraestruturas em várias porções do território nacional. Ressalta-se que os negócios foram predominantemente familiares, sobretudo quando se analisa as empresas fundadas no Brasil. Considerando as companhias de transporte de passageiros, Wright (1992, p. 11) aponta que “alguns empresários logo incorporaram outros membros da família ao negócio, atraíram sócios ou

expandiram as operações sob sua própria direção, com a contratação de motoristas, mecânicos e outros empregados”.

Tais processos se concatenaram e se intensificaram cada vez mais ao longo das décadas finais do século XX. O sistema de movimento rodoviário foi o principal alvo de investimentos estatais, mesmo em períodos de retração do crescimento econômico e de ampliação do endividamento. A divisão territorial ocorre de maneira mais profunda, levando a maior demanda por circulação que por sua vez cria mais especialização do território (SANTOS, 2013a [1993]). O incremento por mais circulação demandou por parte do Estado brasileiro investimentos nos sistemas de movimento em operação, seja com a melhoria de estruturas já existentes, seja com a criação de novas (SANTOS, 2019).

Considerando o transporte rodoviário de passageiros, a regulação do serviço público é imprescindível, já que as linhas são delegadas pelo Estado aos agentes privados. No ano de 1968 o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) é colocado como o órgão competente para autorizar, permitir ou conceder as linhas rodoviárias interestaduais e internacionais de ônibus (GÔMARA, 1999). As linhas intermunicipais ficaram sob a responsabilidade das autoridades competentes em cada unidade federativa.

A intensificação dos fluxos de pessoas pelo território nacional, motivada, sobretudo, por intensas migrações inter-regionais rumo às metrópoles e também às áreas de expansão da fronteira agrícola, fez com que empresas de transporte de passageiros registrassem grande incremento em frotas e áreas de atuação. Houve também o início da oligopolização do transporte rodoviário de passageiros, pois grandes operadores se sobressaíram em rotas com demanda mais densa, como Viação Itapemirim e Viação Garcia (SANTOS, 2019, 2015). A oligopolização também se verifica na indústria, pois diversas fabricantes de ônibus encerram suas atividades na década de 1980 e outras são adquiridas por grandes grupos.

Há a partir da década de 1990 um aprofundamento da especialização produtiva que é retrato do desenvolvimento desigual e combinado no Brasil. Tem-se a configuração de metrópoles nacionais próximas à faixa costeira com hinterlândias extensas, sendo polos regionais expressivos, como Recife/PE, Salvador/BA, Fortaleza/CE e Belém/PA, e também no interior do país, como Goiânia/GO e, em menor escala, Campo Grande/MS, Cuiabá/MT e Porto Velho/RO. Ademais, a emergência de cidades médias como Rondonópolis/MT, Santarém/PA, Anápolis/GO, Barreiras/BA, etc. também elucidam as complementaridades regionais, com o desenho de uma nova geografia regional alicerçada na nova divisão territorial do trabalho então vigente. Surgem novas demandas por circulação e comunicação, pois se amplia sensivelmente a especialização territorial no país (SANTOS, 2013 [1993]).

É no fim do século XX que a diversidade de motivações de viagens se amplia e os principais fluxos até então se modificam. A emergência de novas centralidades na rede urbana faz com que seja ampliada a variedade de destinos e a demanda de passageiros para estes, o que não quer dizer que o papel das capitais de estado e das principais metrópoles tenha se reduzido. Trata-se, sobretudo, da diminuição dos fluxos em linhas mais longas e do aumento da circulação em linhas mais curtas, já que as cidades médias passam a exercer papel regional cada vez mais importante.

No século XXI ocorre um conjunto relevante de transformações territoriais, normativas e operacionais que refletem no transporte rodoviário de passageiros. O incremento da renda para parte considerável da população fez com que o transporte aéreo registrasse forte crescimento a partir de 2004 e que o serviço rodoviário também atingisse novos públicos que sequer utilizavam o ônibus para deslocamentos interestaduais (GRÁFICO 1). Soma-se a esta dinâmica as transformações no âmbito normativo concernentes ao transporte rodoviário interestadual, pois as permissões concedidas às empresas para a operação do transporte rodoviário interestadual expiraram no ano de 2003, sendo prorrogadas até o ano de 2008.

Apesar dos esforços do Estado brasileiro para licitar o serviço interestadual, com a elaboração do Projeto da Rede Nacional de Transporte Interestadual e Internacional de Passageiros (PROPASS BRASIL) pela ANTT, é promulgada no ano de 2015, após intensas disputas entre a Agência e as empresas de transporte de passageiros, 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).

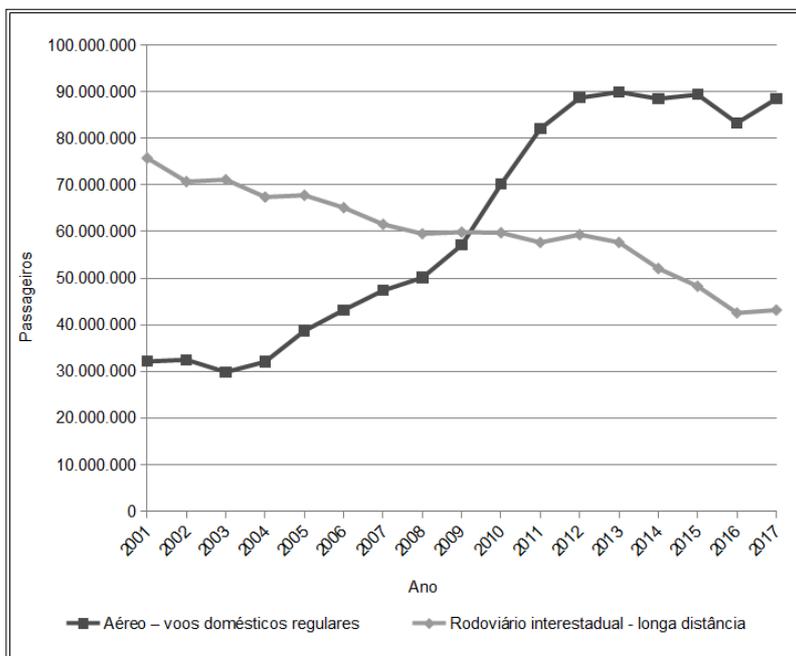


Figura 1: BRASIL: Evolução do número de passageiros para o transporte aéreo (voos domésticos) e o transporte rodoviário interestadual de longa distância. Organização e elaboração: o autor., 2019. Fonte: Anuários Estatísticos da Agência Nacional da Aviação Civil (ANAC) – anos 2009, 2013 e 2017; Agência Nacional dos Transportes Terrestres (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.

A capilaridade do transporte rodoviário faz com que o ônibus mantenha a demanda em viagens de longo curso, pois atende a um conjunto amplo de cidades pequenas que não possuem aeroportos ou pistas de pouso com uma infraestrutura operacional mínima. O ônibus opera embarques, desembarques e manuseio de encomendas e cargas tanto em terminais rodoviários amplamente organizados como em postos de combustíveis, margens de rodovias sem pavimentação, entre outras possibilidades. Ademais, o transporte rodoviário é o mais acessível aos cidadãos e cidadãos de renda mais reduzida.

No ano de 2019 foram transportados em linhas interestaduais e internacionais 80.048.030 passageiros (ANTT, 2020b), dos quais 5.895.842 gratuidades previstas pela legislação nacional. Todas as gratuidades garantidas pela ANTT para linhas interestaduais e internacionais estão baseadas na comprovação de renda, com destaque para as seguintes modalidades: passagens para idosos com idade superior a 60 anos, conforme o Estatuto do Idoso; 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. Ressalta-se a existência de gratuidades totais ou parciais (50% do valor), 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.

As articulações do município de Goiânia/GO a partir do transporte rodoviário interestadual de passageiros

Santos (2008 [1979], p. 283) aponta que “o fenômeno metrópole é inseparável do da grande cidade ou da capital de um Estado moderno. A grande cidade tornou-se metrópole quando da revolução do consumo no mundo”. O município de Goiânia se enquadra no fenômeno descrito por Santos, pois além de capital do estado de Goiás, é uma importante centralidade na rede urbana brasileira, estabelecendo relações com todas as macrorregiões geográficas brasileiras.

No ano de 2010 a população de Goiânia era de 1.302.001 habitantes (IBGE, 2022). Segundo o estudo intitulado Região de Influência das Cidades (REGIC) - 2018 elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a capital goianiense é a principal cidade do Arranjo Populacional de Goiânia/GO, que é classificada como “Metrópole 1C”, ou seja, trata-se de uma metrópole nacional de terceiro nível que se situa no grupo composto pelos arranjos populacionais de Belém/PA, Belo Horizonte/MG, Campinas/SP, Curitiba/PR, Florianópolis/SC, Fortaleza/CE, Manaus/AM, Porto Alegre/RS, Recife/PE, Salvador/BA e Vitória/ES (IBGE, 2020).

O arranjo populacional de Goiânia/GO abarca 364 municípios que totalizavam, em 2018, 8.269.552 habitantes. Destacam-se os municípios de Palmas/TO, Anápolis/GO e Araguaína/TO. A região de influência se estende ao estado do Tocantins e à região do vale do rio Araguaia mato-grossense e paraense, com conexões em centros importantes como Barra do Garças/MT e Redenção/PA. Vale ressaltar que as conexões externas à

região de influência mais espessas ocorrem com Belém/PA, Brasília/DF, Cuiabá/MT, Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP (IBGE, 2020).

A importância da metrópole goianiense “associa-se a concentração de meios de consumo, serviços públicos, comércio, indústria, oportunidades de emprego etc.” (NUNES, 2018, p. 154). Estes elementos tornam Goiânia um centro amplamente procurado por parte de cidadãos e cidadãs de várias regiões brasileiras. Ademais, a proximidade geográfica com Brasília/DF (cerca de 210 quilômetros) e a localização em uma das rodovias federais mais importantes do país (BR-153) faz com que a capital goiana seja um importante ponto de passagem e parada de fluxos de pessoas e mercadorias provenientes de várias porções do país (FIGURA 1).

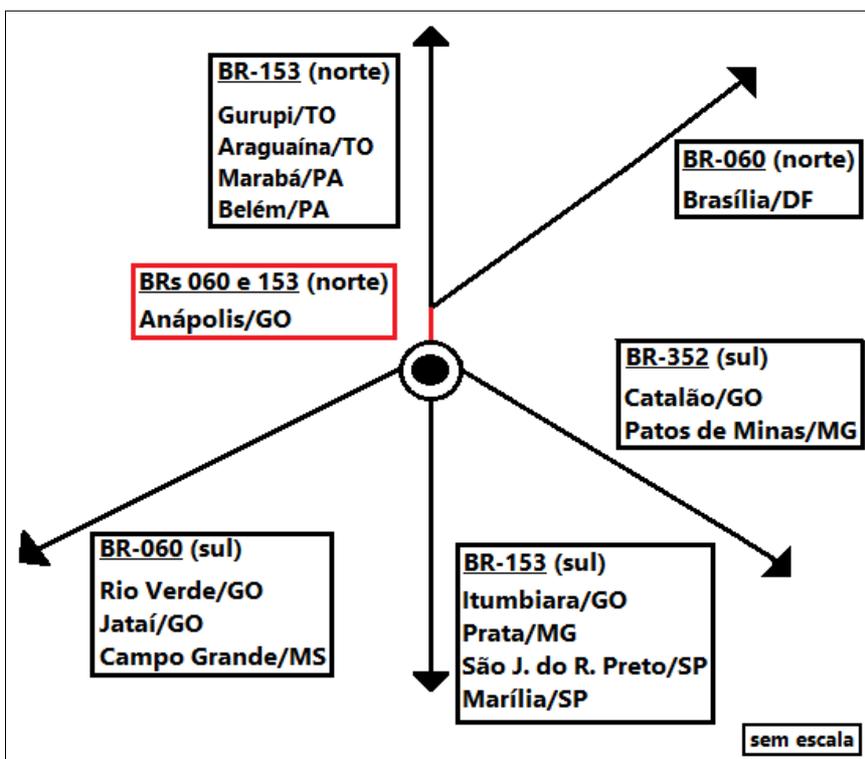


Figura 2: GOIÁS: Diagrama do nodal goianiense.
Organização: o autor, 2022.

A centralidade goianiense é de suma importância para o transporte rodoviário interestadual de passageiros. Goiânia conta com um terminal rodoviário localizado no setor Central, que é uma parte da cidade com amplo volume de estabelecimentos comerciais atacadistas e varejistas de vestuário, o que atrai fluxos densos e numerosos de comerciantes de vários estados como Mato Grosso, Tocantins, Bahia, Pará etc.

O terminal rodoviário Dom Fernando Gomes dos Santos foi inaugurado em 1987 para substituir o antigo terminal no Lago das Rosas, que se mostrava insuficiente para a demanda crescente de passageiros. Desde o ano de 1998 o terminal é administrado pela concessionária Maia e Borba S/A, empresa que também administra o sub-terminal rodoviário de Campinas, no setor Campinas, que atende a uma parcela importante da população localizada nas proximidades da Avenida Anhanguera. O terminal rodoviário principal possui 45 plataformas distribuídas em dois lados distintos, que se organizam conforme as origens e destinos das linhas atendidas, tanto intermunicipais goianas como interestaduais. Há um shopping center (Shopping Araguaia) nas instalações do próprio terminal, de modo que os guichês das empresas rodoviárias se localizam em um “anel externo” que está entre as plataformas e as lojas (RODOVIÁRIA DE GOIÂNIA, 2022).

O conjunto de dados fornecidos e publicizados pela ANTT permite analisar a participação do município de Goiânia no transporte rodoviário interestadual. Segundo a Agência, a cidade é a sexta capital brasileira em volume de passageiros movimentados no ano de 2019, superando a quantidade de 1 milhão de pessoas (TABELA 1).

Tabela 1: BRASIL: Demanda de passageiros nas capitais brasileiras no ano de 2019.

UF	Capital de estado	Demanda de passageiros – ano 2019
SP	São Paulo	11.944.420
RJ	Rio de Janeiro	5.483.548
PR	Curitiba	4.045.730
DF	Brasília	2.856.394
MG	Belo Horizonte	2.158.767
GO	Goiânia	1.363.122
SC	Florianópolis	1.239.749
ES	Vitória	1.008.130
RS	Porto Alegre	753.047
SE	Aracaju	642.409
	Total das dez maiores demandas	31.495.316
	Total de todas as capitais	35.204.789

Fonte: ANTT. Organização: o autor, 2022.

A ausência na tabela 1 de importantes centros da rede urbana brasileira como Salvador/BA, Recife/PE e Fortaleza/CE pode ser parcialmente justificada pelas diversas lacunas nesta extensa base de dados, pois estes são fornecidos pelas empresas operadoras que em diversos casos não declararam corretamente a quantidade de passageiros transportados. Considerando a quantidade de ligações, Goiânia contempla 331, sendo a segunda cidade brasileira com o maior número neste atributo (TABELA 2).

Tabela 2: BRASIL: Número de ligações rodoviárias interestaduais de longa distância.

UF	Município	Ligações interestaduais
SP	São Paulo	581
GO	Goiânia	331
DF	Brasília	314
RJ	Rio de Janeiro	281
SP	Campinas	211
GO	Anápolis	193
PR	Curitiba	188
MG	Belo Horizonte	172
MG	Uberlândia	153
SP	Ribeirão Preto	141

Fonte: ANTT. Organização: o autor, 2022.

O importante número de ligações rodoviárias interestaduais que contemplam Goiânia pode ser compreendido por um conjunto de fatores que não podem ser analisados de forma dissociada. A localização da capital goiana nas redes urbana e rodoviária, o papel goianiense no provimento de serviços para uma ampla porção do território brasileiro e a relevante demanda anual de passageiros são elementos indispensáveis para o entendimento da importância de Goiânia para o transporte rodoviário interestadual. Por outro lado, deve-se somar a este conjunto de fatores o fato da capital goiana ser um importante ponto de conexão entre ligações oriundas de regiões distintas, pois a quantidade de trajetos inter-regionais no Brasil que conectam macrorregiões largamente distantes é reduzida.

Ou seja, nota-se um certo “padrão” de ligações que provém do Nordeste e do Norte e que se encerram majoritariamente em Goiânia (ou Brasília). Boa parte das que se encerram em São Paulo/SP e Rio de Janeiro/RJ utilizam rodovias que não cruzam o Planalto Central, como as BRs 101 e 116. Ademais, considerando as ligações provenientes da macrorregião Sul, a quantidade que atende ao município de Goiânia é relativamente pequena, seja considerando as que se encerram na capital goiana ou em Brasília, seja também considerando as que cruzam as capitais no Planalto Central e se encerram em cidades da região Norte (Palmas/TO e São Félix do Xingu/PA) ou Nordeste (Barreiras/BA e Balsas/MA). Ressalta-se que este conjunto que se origina na macrorregião Sul, cruza Goiânia e se dirige ao Norte ou Nordeste, é proveniente de uma dinâmica migratória iniciada na década de 1970 por fluxos oriundos do interior da macrorregião Sul, conforme analisado por Santos (2019) outrora (TABELA 3).

Tabela 3: BRASIL: Número de ligações rodoviárias interestaduais de longa distância que atendem ao município de Goiânia/GO.

Macrorregião	Ligações interestaduais
Centro-Oeste	78
Norte	79
Nordeste	79
Sudeste	52
Sul	13
Inter-regionais que cruzam Goiânia e se encerram em outras macrorregiões	30
TOTAL	331

Fonte: ANTT. Organização: o autor, 2022.

Ressalta-se a importância das regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste para as ligações que se iniciam ou se encerram em Goiânia. Trata-se de uma ampla variedade de municípios atendidos nessas regiões e de uma competição entre as empresas operadoras para transportar os passageiros rumo a cidades como Cuiabá/MT, Campo Grande/MS, Imperatriz/MA, Fortaleza/CE, Marabá/PA, Belém/PA, Palmas/TO, Araguaína/TO etc. A intensidade das ligações rumo ao Sudeste também é bastante relevante, sobretudo nos trajetos rumo ao estado de São Paulo que contemplam centros importantes como Uberlândia/MG, Uberaba/MG, Ribeirão Preto/SP, Campinas/SP e São Paulo/SP.

A análise dos municípios com o maior número de ligações com Goiânia elucida uma vida de relações bastante diversificada propiciada pelo transporte rodoviário de passageiros. Embora haja o predomínio de cidades em estados vizinhos à Goiás e também de centros na própria macrorregião Centro-Oeste, nota-se que o alcance da influência exercida pela centralidade da capital goiana é amplo (TABELA 4).

O papel da rodovia BR-153 é basilar para a análise das cidades tocantinenses que são apresentadas na tabela acima. Em muitas delas, não há um conjunto de ligações que se encerre ou se inicie nelas. Ou seja, são pontos de passagem, embarque e desembarque de passageiros para um amplo número de ligações que se encerram em cidades de estados como Pará, Maranhão, Piauí e Ceará. O mesmo se repete para centros na macrorregião Sudeste, como Uberlândia/MG, Uberaba/MG e Ribeirão Preto/SP, que são importantes pontos de passagem, embarque e desembarque para ligações que se encerram na capital paulista ou ainda em cidades no Rio de Janeiro e na macrorregião Sul.

Tabela 4: BRASIL: Número de ligações rodoviárias interestaduais de longa distância que atendem ao município de Goiânia/GO.

UF	Cidades com maior recorrência	Ligações
TO	Gurupi	61
MG	Uberlândia	42
MT	Barra do Garças	41
TO	Guaraí	41
TO	Miranorte	38
DF	Brasília	36
TO	Paraíso do Tocantins	36
TO	Alvorada	33
MG	Uberaba	33
TO	Araguaína	30
SP	São Paulo	29
TO	Aliança do Tocantins	28
TO	Colinas do Tocantins	27
MT	Cuiabá	27
SP	Ribeirão Preto	27
SP	Campinas	25
TO	Palmas	25
TO	Talismã	24
TO	Fátima	20
MA	Estreito	19

Fonte: ANTT. Organização: o autor, 2022.

De Goiânia é possível embarcar para 603 cidades em 22 estados e o Distrito Federal. Tocantins (79), São Paulo (68), Bahia (67), Mato Grosso (64) e Pará (52) são os cinco estados com o maior número de municípios que possuem ligações para a capital de Goiás. Vale ressaltar que, do conjunto de 331 ligações, 186 se iniciam em Goiânia e 32 se encerram na cidade. Ou seja, outras 113 atendem ao município goianiense mas se

originam ou se destinam a cidades como Brasília/DF, Rio Verde/GO, Jataí/GO, Aparecida de Goiânia/GO etc. Essas 331 ligações são operadas por 77 empresas, com o predomínio de companhias goianas e brasilienses (TABELA 5).

Tabela 5. BRASIL: Dez empresas com maior número de ligações rodoviárias interestaduais de longa distância que atendem ao município de Goiânia/GO.

Empresa	Município da matriz	Ligações
Rotas de Viação do Triângulo	Uberlândia/MG	26
Expresso Satélite Norte	Goiânia/GO	17
Kandango Transportes e Turismo (Catedral)	Brasília/DF	17
Real Expresso	Brasília/DF	17
Expresso Transportes e Turismo	Goiânia/GO	16
Expresso São Luiz	Goiânia/GO	15
Transbrasiliana – Transporte e Turismo	Goiânia/GO	15
Consórcio Federal de Transportes	Brasília/DF	13
Expresso Guanabara	Fortaleza/CE	11
Empresa Gontijo de Transportes	Belo Horizonte/MG	9

Fonte: ANTT. Organização: o autor, 2022.

Ainda que o cenário de empresas operantes em Goiânia tenha se diversificado nos últimos anos, sobretudo em decorrência das mudanças ocasionadas pela transformação do marco jurídico do serviço público rodoviário interestadual de longa distância, nota-se a presença de companhias tradicionalmente atuantes na capital goiana e também nos estados de Goiás, Tocantins, Minas Gerais, Mato Grosso e Distrito Federal. Com exceção da fortalezense Guanabara, que adquiriu companhias de estados nordestinos que possuíam ligações para Goiânia, boa parte das companhias são do próprio Centro-Oeste.

Considerações finais

O transporte rodoviário interestadual de passageiros é um serviço público de grande importância para o território brasileiro, em virtude, sobretudo, de sua capilaridade, flexibilidade e aspectos normativos que garantem gratuidades e a operação das ligações. Em uma formação socioespacial que apresenta uma divisão territorial do trabalho bastante completa, o ônibus rodoviário exerce papel basilar no provimento de deslocamentos para cidadãs e cidadãos em cidades de portes distintos. Neste contexto emerge a importância das

capitais de estado como grandes pontos geradores de demanda e de conexão entre ligações e serviços distintos, propiciando a complementaridade entre o transporte intermunicipal e interestadual.

A importância de Goiânia para o serviço interestadual é basilar, tendo em vista a variedade de ligações que atendem ao município e também ao papel regional e inter-regional que a cidade exerce. Destaca-se que a capital goiana também recebe um número expressivo de ônibus que operam ligações irregulares provenientes de várias partes do país. Os ônibus “clandestinos”, assim como os regulares, também estão amplamente presentes em Goiânia, sobretudo em decorrência das tarifas mais baixas e da possibilidade do transporte de volumes sem restrição de peso e volume, o que se torna determinante para quem deseja transportar grandes quantidades de mercadorias consigo por longas distâncias.

Referências

- AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) (2020a). *Dados abertos*. Gerenciamento de autorizações. Disponível em: <<https://bit.ly/3bCldOV>>. Acesso em: 20/12/2020.
- AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) (2020b). *Estatísticas e estudos*. Dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP) – ano 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3R3w2dd>>. Acesso em: 20/12/2020.
- AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) (2015). *Resolução número 4.770, de 25 de junho de 2015*. Disponível em: <<https://bit.ly/3AmCQg6>>. Acesso em 15/02/2021.
- 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. et al.. *Transportes no Brasil: história e reflexões*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2001.
- BRASILEIRO, A. e HENRY, E. *Viação ilimitada. Ônibus das cidades brasileiras*. São Paulo: Cultura editores associados, 1999.
- 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. (1995). Espaço, um conceito-chave da Geografia. In: 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.
- CORRÊA, R. L. *Região e organização espacial*. 2.ed. São Paulo: Ática, 1987.
- DIAS, L. C. (1995). Redes: emergência e organização. In: 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.

FURTADO, C. (2007). *Formação econômica do Brasil*. 34.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2017.

GÔMARA, A. R. B. *O transporte interestadual e internacional de passageiros: um acrescentamento histórico*. Brasília: Edição ABRATI, 1999.

GONÇALVES, V. C. *Automóvel no Brasil: 1893-1966*. São Paulo: Editora do Automóvel – EDIMÓVEL, 1966.

GORDINHO, M. C. *Transportes no Brasil: a opção rodoviária*. São Paulo: Marca D'Água, 2003.

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Regiões de influência das cidades*: 2018. IBGE, Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: <<https://bit.ly/3P0aZ9J>>. Acesso em: 01/07/2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) (2022). *Portal Cidades*. Goiânia – panorama. Disponível em: <<https://bit.ly/2Z4jJS1>>. Acesso em: 01/07/2022.

LATINI, S. A. *A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativa à globalização passiva*. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LEMOS, 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.

LIMA, N. *Sonhos sobre rodas: a saga dos pioneiros do transporte rodoviário de passageiros no Brasil*. Brasília: ABRATI, 2012.

LUEDEMANN, M. S. *Transformações na indústria automobilística mundial: o caso do complexo automotivo no Brasil – 1990-2002*. 335f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 2003.

NETTO, F; F. *150 anos de transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, Centro de Documentação e Publicações, 1974.

NUNES, L. C. A mobilidade pendular na Região Metropolitana de Goiânia em 2010. *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v. 12, n. 1, p. 155–174, 2018.

PRADO JÚNIOR, C. *História econômica do Brasil*. 43.ed. São Paulo: Brasiliense, 2012.

RANGEL, I. Ferrovia versus rodovia. In: RANGEL, I. *Obras reunidas*. 3.ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012, v.2, p. 517-519.

RODOVIÁRIA DE GOIÂNIA (2022). *Quem somos*. Disponível em: <<https://bit.ly/2JQE0m8>>. Acesso em: 02/07/2022.

SANTOS, B. C. *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, 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.

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

SANTOS, M. (1993). *A urbanização brasileira*. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, M. *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis: Vozes, 1979.

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

SANTOS, M. (1989). Materiais para o estudo da urbanização brasileira no período técnico científico. *Boletim Paulista de Geografia*, v. 67, p. 5-16.

SINGER, P. *Dinâmica populacional e desenvolvimento: o papel do crescimento populacional no desenvolvimento econômico*. São Paulo: CEBRAP, 1970

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

XAVIER, M. (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.

Bruno Candido dos Santos

Doutorando e mestre em Geografia Humana pela Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo (FFLCH-USP). Bacharel e licenciado em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP).

Membro do Grupo Rede Mobilidade Periferias (UNIFESP) e do Grupo de Estudos sobre Transporte Urbano-Regional (GETUR). Professor de Geografia do ensino escolar (fundamental II) na rede privada de Osasco/SP.

Endereço: LABOPLAN - Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental. DG-FFLCH/USP. Av. Prof. Lineu Prestes, 338. CEP: 05508-000. São Paulo/SP.

E-mail: bruno.santos@usp.br

ORCID: 0000-0003-3116-5775

Recebido para publicação em maio de 2022.
Aprovado para publicação em junho de 2022.