



CIDADES PEQUENAS E TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL EM CONTEXTOS NÃO METROPOLITANOS¹

LEMOS, João Henrique Zoehler²

RESUMO

A formação socioespacial brasileira manifesta uma rede urbana simultaneamente concentrada e dispersa, constituída por uma multiplicidade de cidades pequenas, qualitativamente diferenciadas conforme as suas situações geográficas. Nessa realidade nacional, o modal rodoviário tem primazia na estruturação dos transportes no âmbito das redes de cidades. A partir dessas considerações, este trabalho tem o objetivo de compreender as centralidades desempenhadas pelas cidades pequenas por meio das operações do transporte rodoviário de passageiros, meio de transporte público e coletivo que tem grande relevância quando pensamos nos centros urbanos menos complexos do Brasil. Isso é reforçado nos contextos não metropolitanos – plano empírico deste trabalho –, onde a rarefação dos meios de transporte qualifica os serviços regulares de ônibus como o principal elemento das condições de mobilidade e acessibilidade. O trabalho se baseia em revisões bibliográficas, análises de dados quantitativos e a seleção de contextos específicos para situar as discussões. Ao final, concluímos que o transporte rodoviário de passageiros tem grande importância para as cidades pequenas brasileiras, cuja atenção deve ser reforçada sob a égide de uma integração territorial urbano-regional mais justa, ação que deve ser praticada pelo Estado brasileiro.

Palavras chave: Geografia dos Transportes; transporte rodoviário de passageiros; transporte urbano-regional; mobilidade urbano-regional; acessibilidade urbano-regional.

SMALL CITIES AND REGIONAL PUBLIC TRANSPORT IN NON-METROPOLITAN CONTEXTS

ABSTRACT

The socio-spatial formation of Brazil manifests an urban network that is simultaneously concentrated and dispersed, constituted by a multiplicity of small cities, qualitatively differentiated according to their geographical situations. In this national reality, the road mode takes precedence in structuring transport within the scope of city networks. Based on these considerations, this paper was organized with the objective of understanding the centralities developed by small cities through road passenger transport operations, a public and collective means of transport that has great relevance when considering the smallest urban centers in Brazil. This scenario is highlighted in non-metropolitan contexts – the empirical plan of this work –, where the rarefaction of means of transport qualifies regular bus services as the main element of the conditions of mobility and accessibility. This paper is based on bibliographic reviews, analysis of quantitative data and the selection of specific contexts to situate the discussions. In the end, we conclude that road passenger transport is of great importance for small cities of Brazil, whose attention must be reinforced under

¹ Este trabalho sintetiza algumas reflexões da pesquisa de Mestrado do autor, orientada pelo Prof. Dr. Igor Catalão (UFFS), financiada com bolsa de estudos pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

² Membro do Núcleo de estudos e pesquisas sobre região, urbanização e desenvolvimento (NERUD). Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Fronteira Sul, *Campus* Chapecó. Licenciado em Geografia. E-mail: joao.zoehler@gmail.com. Registro ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3305-1624>.

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

the aegis of a more just urban-regional territorial integration, an action that must be practiced by the Brazilian government in yours political-administrative scales.

Keywords: Transport geography; road passenger transport; urban-regional transport; urban-regional mobility; urban-regional accessibility.

1. INTRODUÇÃO

A narrativa que tende a predominar sobre o Brasil urbano está associada, nas mais variadas vezes, aos grandes centros e ao cotidiano das metrópoles que prendem a nossa atenção na mídia de massa. Mesmo que reconheçamos o dado quantitativo como elemento que, em si mesmo, não explica a dinâmica social no seu conteúdo essencial, se dirigirmos nossas atenções à distribuição da população brasileira, dos 5.565 municípios pesquisados no Censo Demográfico de 2010, apenas 283 deles apresentavam, àquela época, populações totais que são iguais ou superiores as 100.000 pessoas. Nesse conjunto de dados, há um universo de 3.914 municípios com até 20.000 habitantes, o que nos leva a muitos questionamentos acerca das condições de vida e das experiências urbanas dessas populações em contextos tão diferentes (IBGE, 2010).

Após esse apontamento e uma breve revisão na literatura geográfica que trata da realidade brasileira, há uma constatação importante: foi estruturado no país um amplo conjunto de municípios com populações reduzidas que, por conseguinte, apresentam cidades de baixas densidades, com números populacionais pequenos, reveladores de múltiplas relações urbano-regionais e diferentes combinações no âmbito da formação socioespacial nacional. São os produtos de uma geo-história muito diversa, com distintas interações com o modo de produção hegemônico. Cada cidade é produzida e formada de maneira intrínseca ao seu contexto do entorno, isto porque as cidades são constituídas de modo relacional, daí a preocupação com a escala urbano-regional, tema que Corrêa (2015), Damiani (2006), Endlich (2009), Fresca (2010) e Jurado da Silva (2011), por exemplo, discutiram e para o qual trouxeram importantes contribuições.

Entretanto, a despeito do uso de metáforas, esse verdadeiro “oceano de cidades pequenas”, em meio a muitas “ilhas de urbanização densa”, oferece um conjunto amplo de reflexões a serem construídas, que visem a articulação entre processos e dinâmicas territoriais que simultaneamente justapõem escalas geográficas e nelas transitam (SMITH, 2000; SPOSITO, 2004). São, as cidades pequenas, lugares que reúnem e conjugam múltiplas realidades de vida, cotidianos variados e que expressam as formações das regiões em que estão inseridas. Como Santos (2013) nos mostrou, o

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

imperativo da globalização atinge, vorazmente, contextos variados e se difunde em todas as escalas das “redes de redes”, das quais a urbana é a importante síntese; isso ocorre sob lógicas territoriais hierárquicas e heterárquicas, nos sentidos que Catelan (2013) e Sposito (2011) discutiram.

No conjunto de temas que identificamos como centrais, as condições de apropriação e uso da rede urbana têm particular importância, rede geográfica esta que da abstração se torna concreta no cotidiano do lugar, enquanto forma que condiciona e é produzida pela sociedade. Para tratarmos de apropriação das cidades e das regiões, precisamos falar dos transportes, sobretudo os que se voltam ao transporte coletivo de pessoas, já que tornam reais as possibilidades de deslocamento entre diferentes locais, sejam essas movimentações por razões de atividades laborais, de estudo e saúde, lazer e consumo etc. E os fluxos estruturados pelo transporte rodoviário têm ampla centralidade no país, em função de sua formação socioespacial que concretizou um sistema de transportes complexo – pelas desigualdades regionais e o vasto território – e concentrado num só modal – em detrimento do modal ferroviário, hidroviário de cabotagem ou interno.

Por essa razão, o transporte rodoviário de passageiros (TRP) é de suma importância para apreendermos as dinâmicas implicadas na rede urbana nacional, entendida aqui como um produto da indissociável relação entre urbanização e circulação. O IBGE em seu recente *Regiões de Influências das Cidades 2018* destacou, ao expor as questões temáticas dos transportes, que: “Entender o acesso da população aos terminais de transportes e às ligações que realizam entre as cidades é, dessa maneira, fundamental para se entender a própria rede urbana” (IBGE, 2020a, p. 130). É uma observação provocadora, que recupera a centralidade das interações espaciais estruturadas por meio dos transportes públicos coletivos no país. Esse modo de prover fluxos se insere nas dinâmicas da globalização que mencionamos anteriormente, pois os seus imperativos alteram as formas de movimentação das pessoas no território, sobretudo pelas implicações econômicas que resultam numa demanda crescente por mobilidade da população (CASTILLO, 2017; SPOSITO, 2020).

Sobre o TRP, um olhar retrospectivo no contexto brasileiro mostra a primazia das discussões no âmbito das aglomerações urbanas mais densas, notadamente nas capitais e regiões metropolitanas, além de uma ligeira atenção dada às cidades médias, centros urbanos de papéis regionais mais complexos. No conjunto de estudos produzidos num período recente, podemos mencionar os trabalhos de Cocco (2017), Druciaki (2009; 2014), Oliveira Neto e Nogueira (2017), Santos (2019) e Siqueira (2018) – todos discutiram, sob recortes variados, o tema do transporte coletivo de passageiros por ônibus na escala urbano-regional, cujas contribuições são de grande valia para a análise que ora apresentamos.

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

Diante dessas considerações, este trabalho direcionará o debate geográfico ao contexto das cidades pequenas, tomando como dimensão de análise as condições materiais de acessibilidade e mobilidade, tanto entre as cidades pequenas quanto entre estas e os centros urbanos com papéis mais intensos no âmbito da divisão territorial do trabalho e da rede urbana. Nosso objetivo mais geral é compreender as centralidades desempenhadas pelas cidades pequenas por meio das operações do TRP, em seus níveis de operação, cujos fluxos traduzem suas situações geográficas e as particulares relações urbanas que mantêm. O TRP é dividido em escalas de operação obedientes às jurisdições do Estado brasileiro: são regulados nos níveis municipal, estadual e nacional – que inclui a modalidade internacional. Essa diferença nas modalidades refere-se à escala de regulação e abrangência dos serviços, divididos em linhas que são operadas sob forma contínua, com tarifas, horários, pontos de embarque e desembarque e trajetos preestabelecidos pelos órgãos reguladores.

A análise feita a partir do plano empírico das cidades pequenas mostra-se bastante profícuo, pois nesses lugares onde a urbanização mais ampla se efetiva, é comum o cenário em que os transportes coletivos por ônibus significam as únicas formas regulares de deslocamentos, que variavelmente conformam um serviço básico para a integração territorial. Trata-se de um modal de transporte coletivo que, pela abrangência da rede de rodovias e estradas e a consequente flexibilidade para a sua operação, potencializa e cria as condições de acessibilidade entre cidades pequenas, cidades médias e metrópoles. É estratégico, portanto, conceber a regularidade dos serviços de transporte num território nacional como o brasileiro, tão extenso, diverso e complexo.

Além da revisão bibliográfica teórica e temática, nosso trabalho foi construído a partir de um percurso metodológico que integrou aspectos qualitativos e quantitativos. Isto, pois, o tema dos transportes – entre outros assuntos – requer tanto um esclarecimento de método, visão de mundo acerca da realidade concreta, complementada por reflexões temáticas acerca dos recortes propostos na análise, de um lado; e demanda a revisão de bancos de dados, documentos estatísticos, anuários que contêm dados dos fluxos de passageiros, sintetizam a atuação dos agentes econômicos etc., de outro. Especificamente no tema dos dados e informações estatísticas, fizemos uso de fontes obtidas em órgãos reguladores do TRP, tanto no nível nacional – Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – quanto na escala dos estados – órgãos dos estados do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, mais precisamente. Há, como não poderíamos deixar de mencionar, a presença de trabalhos de campo realizados em momentos diversos, em cidades pequenas e centros regionais de papéis urbanos mais complexos, sobretudo nos seus terminais rodoviários de passageiros.

Para construirmos nossas reflexões, o trabalho está estruturado, a partir deste ponto, em

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

três partes: na primeira, situaremos as noções de acessibilidade e mobilidade à luz da escala urbano-regional, para além da convencional apreensão dessas noções circunscrita às cidades. Feitas essas ponderações, apontaremos algumas questões fundamentais para a discussão dos transportes e as relações com a formação socioespacial e os papéis urbanos. Por fim, traremos um conjunto de reflexões acerca do papel do transporte rodoviário de passageiros para as cidades pequenas, as relações entre operações e as centralidades desempenhadas por esses locais, além das especificidades dos transportes coletivos em cenários de urbanização menos densa. Depois de explorações a partir de casos selecionados, concluiremos com algumas ponderações e perspectivas para estudos futuros nessa temática.

2. ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANO-REGIONAL

Acessibilidade e mobilidade são noções polissêmicas e largamente problematizadas, não apenas na Geografia, mas, também, em outras ciências sociais. São compreensões tratadas em especialidades do conhecimento científico que têm como objeto e problema de estudo, em linhas gerais, o movimento de pessoas, mercadorias e informações entre diferentes locais, além de questões ligadas às infraestruturas técnicas que possibilitam tais fluxos. Os transportes sintetizam essas duas noções, já que de maneira inseparável incorporam ambas as compreensões: tanto a que se refere ao ato de tornar possível o acesso numa escala variada e transitória (acessibilidade), quanto a de estar em movimento, efetiva ou potencialmente (mobilidade). São, pois, atributos qualitativos, especialmente se considerarmos a discussão preocupada com a produção social do espaço, fundamental para a ciência geográfica.

Castillo (2017, p. 644) expõe e problematiza as concepções multifacetadas dos dois termos, já rotineiramente associados, “quase de imediato, mobilidade a migração e acessibilidade a adaptação do espaço urbano às necessidades de pessoas com diversos tipos de restrição”. Para situarmos a perspectiva que vamos explorar neste trabalho, é importante estabelecermos as articulações fundamentais entre os transportes, este como um momento ligado à circulação mais ampla, e o binômio formado pela acessibilidade e pela mobilidade, na condição de elemento que detém no seu conteúdo o potencial explicativo dos acessos e usos dos meios de transporte.

Centramos nossas preocupações, portanto, nos transportes, na acessibilidade e na mobilidade, sob a compreensão geográfica que privilegia a escala urbano-regional, enfocando o

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

entendimento dos conceitos mencionados à luz da urbanização contemporânea do território e da sociedade, bem como da região enquanto fração dos diferentes territórios que guarda particularidades no arranjo entre/nos lugares onde a globalização e a mundialização contemporânea se processam (SANTOS, 2013). Sobre essa escala, imprescindível no atual período, Bessa (2018) aponta que faz jus à perspectiva analítica que privilegia o urbano a partir de sua feição regionalizada, pela extrapolação do trabalho tradicionalmente circunscrito às cidades capitalistas que se desdobra para além desta forma espacial. Sob outras palavras, é importante pensarmos nos transportes coletivos por meio do par mobilidade-acessibilidade elevado ao nível da integração entre cidades e regiões. Essas podem incorporar realidades mais ou menos densas, tendo aqui uma atenção especial aos contextos não metropolitanos.

Esse entendimento possibilita uma análise que faça a transição da escala da cidade para os níveis regional e nacional, o que no contexto brasileiro significa ambicionar um debate que não se feche para as diferenças e desigualdades internas ao país. Quer dizer, a ideia do transporte, da mobilidade e acessibilidade urbano-regional pode abarcar, por exemplo, desde as realidades da chamada Região Concentrada que Santos e Silveira (2008) trataram, inclusive considerando as suas particularidades internas; os cenários de formação de povoados e núcleos urbanos rarefeitos nas regiões de expansão do agronegócio brasileiro no Centro-Oeste; o plano de um urbano extensivo na região amazônica conforme Monte-Mór (2004) apontou; bem como outras tantas possibilidades de recortes que as geografias brasileiras possibilitam. Das formações regionais mais densas e tecnificadas às rarefeitas e de feições agrícolas mais presentes, o debate sobre os transportes e os usos das redes geográficas da circulação são de suma importância.

No âmbito da Geografia, Cocco (2017) compreendeu o papel dos transportes através da mobilidade e da acessibilidade, qualificando-as como centrais para a concretizações da dialética das possibilidades de pôr ou não em movimento, de interagir de maneiras quali e quantitativamente diferentes com um dado local, equipamento ou objeto e, ao final, produzir uma nova realidade. Os transportes são fundamentais para a estruturação de contextos socioespaciais mais justos, que tornam possível um desenvolvimento social – no sentido marxiano, de elevação qualitativa – mais abrangente. Nas palavras de Cocco (2017, p. 78), o debate sobre os transportes à luz das noções mencionadas possibilita “[...] refletir a variação em qualidade e em densidade das interações espaciais, segundo os distintos contextos, demarcando desigualdades na sua realização” por meio da sua compreensão crítica.

Miralles-Guasch (2015) traz importantes aportes para o debate, embora não aborde

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

especificamente os transportes coletivos entre diferentes cidades nas realidades não metropolitanas. A discussão proposta pela autora é importante, pois traz questões que podem avançar sobre os transportes entre cidade e campo, diferentes regiões e centros urbanos. Em síntese, em seus trabalhos existe um olhar que qualifica a articulação do urbano e do regional enquanto escala de análise do tema. A autora evidencia que hoje a mobilidade tem “*un carácter obligatorio, para poder realizar las actividades imprescindibles y cotidianas. Para ir de compras, al trabajo, a realizar alguna actividad de ocio es necesario que las personas se desplacen por el territorio*” (MIRALLES-GUASCH, 2015, p. 292).

Druciaki (2014, p. 93) discutiu o tema da mobilidade e acessibilidade nos contextos de Londrina e Maringá, e caracterizou o transporte rodoviário de passageiros como “uma das formas que reflete a dinâmica urbano-regional”. Nesse estudo, o autor propôs a noção de “mobilidade espacial” para a elaboração de um conceito que abarque os deslocamentos efetivados no âmbito dos transportes coletivos por via rodoviária. Outro importante elemento é a atenção dada aos deslocamentos que extrapolam os limites da cidade, pois eles avançam para as áreas rurais e conformam interações entre diferentes cidades, naquele contexto sob maiores intensidades em função da urbanização mais densa.

A existência do transporte coletivo de acesso público demarca uma importante forma de prover a potencial movimentação entre diferentes locais, o que torna concretas as acessibilidades e mobilidades. Estas significam oportunidades que, para além das atividades laborais, são meios para a apropriação dos espaços públicos, de encontro, que envolvem o lazer, a cultura, as atividades de ensino etc. Essas e outras práticas cotidianas são próprias de uma realidade socioespacial oriunda da sociedade urbana em devir, ratificando as questões já trazidas por Bessa (2018), Cocco (2017), Miralles-Guasch (2015) e mesmo nos alvares do pensamento de Lefebvre (2019), Soja (2014). Não podemos deixar de apontar os debates contundentes para a construção de uma cidadania territorializada, construídos “no calor da hora” por Santos (2007): para o autor, a justiça social é eminentemente geográfica, já que a localização dos povos, equipamentos e serviços têm, objetivamente, o papel de tornar menos árida a sobrevivência e a reprodução social.

Agora, é importante avançarmos para o entendimento de como os transportes, as suas estruturas de acessibilidade e as condições de mobilidade são configuradas e produzidas na realidade brasileira, plano empírico que manifesta abundantes combinações e situações geográficas particulares. Tal dimensão de problematização da realidade sob a Geografia volta-se para o transporte de pessoas, ação que se concretiza quando a articulação entre diferentes locais compõe a materialidade. Essa atividade torna possível a interação entre vilas, povoados e distritos, situados

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

em áreas rurais e cidades pequenas, cidades médias, capitais de estado e metrópoles. E é o transporte rodoviário o meio técnico que possibilita essas movimentações.

A relevância de se problematizar as possibilidades de deslocamento e acesso aos locais na escala urbano-regional torna-se mais evidente, em foco pela dimensão dos transportes coletivos por ônibus. Pela sua abrangência, o modal rodoviário configura-se como um meio central para o movimento no território brasileiro. Esse conjunto de usos das infraestruturas tem uma importância central tanto pela própria mobilidade material que torna real quanto por engendrar as condições de acessibilidade entre numerosos centros urbanos. Há a indissociabilidade entre as redes de rodovias e de cidades, motores gerais do binômio urbanização-circulação, cujo resultado não está afastado de usos desiguais e diferentemente reproduzidos.

3. NOTAS SOBRE O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS NO BRASIL

Sob um conjunto de categorias e conceitos geográficos podemos nos aproximar do transporte rodoviário de passageiros e das suas manifestações, isto é, as condições de mobilidade e acessibilidade. Rede urbana, de cidades e de rodovias; interações espaciais; divisão territorial do trabalho; papéis, funções e centralidades urbanas; formação socioespacial e região: são essas as bases que nos auxiliam na elucidação do tema aqui discutido. Todas são pensadas a partir da perspectiva dialética e integrada da compreensão de Santos (2014) sobre o espaço social discutido pela ciência geográfica, que se constitui como um conjunto indissociável e contraditório de ações e objetos, mutuamente interativos, bases fundantes do trabalho humano.

Podemos começar pelo debate das interações espaciais produzidas no âmbito da rede urbana. As cidades e as áreas rurais mantêm interações entre si e com outros locais. A rede urbana é reproduzida e se expressa por um amplo conjunto de interações espaciais, manifestações das dinâmicas espaço-temporais das divisões territoriais do trabalho, bem como dos papéis político-econômicos das cidades. São múltiplas determinações, sustentadas nos conteúdos da formação socioespacial brasileira e nos seus elementos regionais. Sobre tais dinâmicas, Corrêa (2010, p. 280) afirmou que as interações espaciais “devem ser vistas como parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos de pessoas, mercadorias”.

O TRP por ônibus se insere nessa dinâmica relacional de transformação do território e se

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

constitui como produto e condição do desenvolvimento da rede urbana brasileira. Cada realidade local-regional manteve distintas combinações de implantação das redes técnicas – como é a rodoviária – e, diante disso, houve a repercussão em arranjos particulares do transporte por estradas. Sob esse imperativo, foi estruturado no Brasil um amplo sistema de mobilidades e acessibilidades via transportes públicos rodoviários, de níveis também plurais de desenvolvimento técnico e tecnológico que ressoam nas ações de regulação (Estado) e operações (empresas).

Silveira e Cocco (2011) trouxeram contribuições importantes para o debate das interações espaciais à luz de uma compreensão materialista e dialética de tais ações. Em síntese, a dinâmica compreende o próprio movimento e a transformação produzida por ele, o que redundando na criação de potenciais para um novo conjunto de fluxos, como ocorre pelo binômio circulação-urbanização. Há a indivisibilidade dos meios de transporte – suportes para a circulação – e os processos de urbanização – razão, meio e produto do primeiro termo. Não há cidade sem vias de transporte, sejam quais forem, bem como não podemos conceber meios de deslocamento sem destinos, sem verdadeiros nós das redes sociais produzidas pelo urbano e pela circulação.

Nas palavras de Corrêa (2015, p. 280) sobre as cidades, ressalta-se a relevância da permanência de formas e formações espaciais pretéritas, “dotadas de grande fixidez e, por isso mesmo, apresentando uma relativamente grande capacidade de refuncionalização”. Esse atributo nos leva a considerar os papéis desempenhados pelas cidades, as quais são estruturadas a partir de um conjunto de relações dialéticas, envolvendo política, economia e a base territorial, abarcadas em uma dada formação específica, acumulados desigualmente no tempo e no espaço (SANTOS, 2014). As condições materiais de transporte são dimensões dessas heranças, inscritas na escala mais ampla da formação socioespacial brasileira – nível nacional – que tem desdobramentos em escalas menos abrangentes – locais e regionais.

Na realidade brasileira, conforme apontamos, o modal rodoviário de transporte tem a primazia nos fluxos de pessoas e mercadorias, o que se torna notório quando observamos a rede de rodovias do país. Embora torne evidente a contradição do desenvolvimento desigual do território brasileiro, em função das disparidades na sua distribuição, os 1.720.643 km de estradas que compõem a rede rodoviária chamam a atenção (CNT, 2020). Contel (2008) e Xavier (2008) destacaram o processo de formação do sistema de movimento rodoviário brasileiro, direcionado a articular o extenso território nacional e fomentar a integração entre os mercados consumidores.

Embora as rodovias de melhor qualidade estejam localizadas na porção do território nacional chamada de “Região Concentrada”, conforme conceituação de Santos e Silveira (2008),

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

as estradas compõem a principal base técnica para a integração do país. A partir dessa condição, desde a década de 1930 passou a ser estruturado um conjunto de operações de transporte de passageiros, operados predominantemente em estradas sem pavimentação e de baixíssima qualidade. Desde então foram estruturados numerosos grupos econômicos privados voltados para a exploração regular dessa atividade (SANTOS, 2019; LEMOS, 2020b).

A modalidade de operação mais abrangente dos serviços regulares de ônibus é a executada pelo transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP). Ela interliga duas ou mais localidades, situadas em pelo menos dois estados diferentes, cumprindo horários, tarifas e percursos preestabelecidos. Hoje ele é regulado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgão que tem a atribuição de controlar as autorizações das linhas regulares e seus respectivos serviços, operados por empresas privadas. As linhas de ônibus interestaduais transportaram, em 2010, 147,3 milhões de passageiros; em 2016 os números do modal mostraram-se 37,2% menores, com um total de 92,5 milhões de usuários (BRASIL, 2016). Embora o seu uso tenha apresentado quedas contínuas nos últimos anos, esse meio de transporte permanece com central importância para os deslocamentos populacionais.

Diferentemente dos modais aéreo e ferroviário, que requerem condições infraestruturais robustas, complexas e mais onerosas, com avançadas condições e capacidades técnico-tecnológicas, como são os aeroportos que recebem voos regulares ou mesmo as estradas de ferro, o transporte rodoviário demanda poucos investimentos prévios. Ressaltamos, pois, que isso não ocorre de maneira alheia às contradições. A maneira de forjar a fluidez no território através de estradas foi a única que, dadas as condições materiais da formação socioespacial brasileira, possibilitou a integração territorial de maneira mais rápida. Xavier (2008, p. 333) afirmou que o sistema de movimento rodoviário se conformou como “um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho” (XAVIER, 2008, p. 333) organizada sobretudo desde a década de 1950.

Santos (2019, p. 144) aponta a flexibilidade como a principal característica do transporte rodoviário de passageiros, em todas as suas formas de operação: “O ônibus, em decorrência de sua flexibilidade, presta serviços de embarque e desembarque sem que haja necessariamente uma infraestrutura prévia”, e “trafega em vias com ou sem pavimentação asfáltica, tornando-se assim um veículo que possibilita a circulação de passageiros e encomendas em regiões distintas” sob várias condições de tráfego. Essa flexibilidade das estradas foi uma das particularidades que Rangel (2012, p. 519) destacou em seu texto escrito na década de 1980: “[...] o transporte rodoviário, por

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

sua plasticidade, que [desde a década de 1950] tornava muito difícil o seu planejamento, tendia a quebrar os isolamentos regionais e a unificar o mercado, como uma mancha de óleo no pano”.

O IBGE, na sua edição de 2017 do estudo *Perfil dos municípios brasileiros*, mostrou que a abrangência do transporte coletivo por ônibus nas várias realidades urbano-regionais é significativa, embora ainda limitada. É notado um total de 1.679 municípios com transporte rodoviário de passageiros restrito aos seus limites – os normalmente denominados “transportes urbanos”; existem outros 1.222 municípios que são atendidos por serviços intermunicipais que possibilitam os deslocamentos entre os seus diferentes pontos – entre diferentes bairros, vilas, povoados e/ou distritos (IBGE, 2017). O último exemplo é mais importante para nós, e auxilia para que entendamos o papel relevante exercido pelas várias formas de transporte por ônibus. Por vezes, os serviços que ligam duas cidades distantes possibilitam os deslocamentos entre locais que compõem o trajeto – das linhas de ônibus – e que podem ser desde diferentes cidades ou, inclusive, localidades ou distritos de um mesmo município.

Em paralelo à expansão dos meios técnicos em seus estágios de desenvolvimento no país, estruturaram-se os sistemas de transporte público por ônibus nas cidades, entre elas e as regiões, obedientes desde muito cedo às regulações do Estado – mesmo que sob níveis diferenciados de força política. Portanto, o TRP foi organizado num amplo sistema simultaneamente integrado e desintegrado, isto do ponto de vista das normas. Dizendo de outro modo, enquanto a regulação do transporte entre estados é hoje centralmente determinada pela ANTT, as ligações regulares internas aos estados ficam sob o controle e fiscalização dos órgãos estaduais. É um problema no sentido de que os fluxos de pessoas não são obedientes aos limites político-administrativos, o que reitera a necessária visão de conjunto desse meio de transporte público e coletivo.

De todo modo, para nos atermos às questões próprias deste trabalho, a concretização mais objetiva dessa flexibilidade que tem o modal rodoviário é a sua abrangência, notada nas operações de transporte coletivo de passageiros na modalidade interestadual. A sua atual cobertura no território nacional pode ser observada na cartografia da Figura 1, na qual verificamos as 2.036 cidades que contêm as operações do TRIP, bem como os trajetos das linhas interestaduais em 2014 sobrepostas à rede de rodovias. Os fluxos rodoviários de passageiros são uma importante síntese das interações espaciais desenvolvidas entre os eixos rodoviários e a própria rede urbana.

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

Figura 1 - Brasil - transporte rodoviário interestadual de passageiros e rede rodoviária



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao nos atentarmos aos dados do TRIP em conjunto das estimativas populacionais para o ano de 2020, chamamos a atenção para o fato de que entre os 2.036 municípios atualmente atendidos pelo serviço, 1.513 possuem menos de 50.000 habitantes e 898 não atingem a marca dos 20.000 residentes (ANTT, 2020; IBGE, 2020b). Trata-se de um serviço público de operação sob a iniciativa privada bastante abrangente e complexo. Além dessas operações interestaduais, é relevante destacarmos o papel dos sistemas organizados nos próprios estados do país. Quando pensamos nas operações em nível estadual, que contam com normas e regulações autônomas em cada estado do país, a quantidade de cidades atendidas por serviços regulares de ônibus é

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

multiplicada em várias vezes. Caso façamos a adição dos serviços de caráter municipal, normalmente restritos às cidades, podemos conceber uma densa rede de transporte público sobre ruas e estradas que estabelecem ligações com regularidade no território nacional. Assim sendo, torna-se estratégico problematizar e propor reflexões sobre as suas operações.

Em uma operação complementar, as linhas intermunicipais (no âmbito dos estados) tendem a possibilitar conexões aos serviços interestaduais, o que eleva a quantidade de destinos alcançáveis a partir das cidades atendidas pelos serviços regulares de ônibus no país. Essa prática é comum e se efetiva nos terminais rodoviários, estes que são fixos geográficos fundamentais e se destinam à concentração das operações do TRP:

Também é possível apreender a produção de uma articulação entre os modais de transporte coletivo analisados, considerando a possibilidade de conexão entre as escalas de operação, fazendo uso dos terminais rodoviários das cidades como fixo essencial à atividade (LEMOS, 2020a, p. 139).

As diferenciações socioespaciais implicam em níveis desiguais de articulação aos serviços de transporte público, especialmente quando nos reportamos ao tema das cidades pequenas. Significa, sobretudo, uma barreira ao exercício pleno da cidadania, esta pensada a partir da dimensão territorial (cf. SANTOS, 2007). A concentração das operações do TRP ocorre nas cidades mais atrativas aos agentes econômicos, o que normalmente se traduz numa combinação que inclui tanto uma boa localização em relação aos eixos rodoviários, quanto papéis urbanos mais significativos na divisão territorial do trabalho. Nos serviços interestaduais, por exemplo, há a concentração das linhas regulares nas cidades localizadas ao longo de rodovias estaduais importantes, ou as que são articuladas por rodovias federais ou próximas delas, em razão da característica fundamental destas que é interligar locais situados em estados diferentes.

Para avançarmos no tema, com atenção especial aos centros urbanos menos complexos, no próximo item trataremos das operações do TRP a partir da realidade das cidades pequenas. Foram selecionados alguns recortes específicos, como de locais situados no estado de Santa Catarina. A análise comparativa possibilitará a discussão sobre as centralidades produzidas por esse serviço de transporte público, bem como o papel das relações entre as redes de cidades e de rodovias, bases desse meio de transporte.

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

4. CIDADES PEQUENAS E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Agora vamos articular os dois níveis de operações mencionados anteriormente, tanto o intermunicipal quanto o interestadual, a partir de um plano empírico para as discussões. Temos como recorte algumas cidades da região Sul do Brasil, situadas no Oeste de Santa Catarina e Noroeste do Rio Grande do Sul. Com base em trabalhos de campo, dados quantitativos e aportes teóricos e temáticos, acerca do tema e do recorte territorial, organizamos esta etapa do trabalho a partir de algumas análises específicas. Traremos a relação entre rede rodoviária e rede urbana no âmbito do TRP; em seguida passaremos para casos selecionados de operações desse meio de transporte em cidades pequenas da região Sul do Brasil; por fim, faremos um exame sobre o papel dos fixos geográficos do transporte por ônibus – os terminais ou estações rodoviárias – que nas cidades pequenas se tornam um elo de comunicação material.

Quando pensamos na formação socioespacial brasileira, dada a complexa estruturação e forma de apropriação do território, bem como a grandiosa extensão do país, foram produzidos contextos regionais com conteúdos diferentes. Por isso, conforme Bastos e Casaril (2016), Corrêa (2015) e Endlich (2009) expuseram, é possível concebermos planos regionais no âmbito da formação socioespacial do país, dotados de especificidades. O tema das cidades pequenas revela uma riqueza importante para essa perspectiva, já que essa estrutura político-administrativa urbano-regional resulta de arranjos econômicos e sociais particulares, alicerçados em formas geográficas de circulação material que originam aglomerados populacionais menos complexos.

Na região Sul há uma quantidade significativa de municípios com populações pouco numerosas, o que reitera nossas palavras iniciais na direção de considerar a presença de muitas cidades pequenas. Nessa fração do território brasileiro há uma rede de cidades densa, com uma divisão do trabalho estratificada em vários níveis. Nesse tema, Fresca (2010) propôs diferenciações conceituais entre cidades pequenas e cidades locais, o que em poucas palavras se refere ao nível de complexidade dos papéis desempenhados por esses centros urbanos na rede urbana da qual são partícipes. No assunto do TRP, os papéis das cidades são reproduzidos nas suas operações, pois, como veremos a seguir, mesmo sob aparentes similaridades, algumas cidades desempenham funções específicas na rede de transporte coletivo regular, o que recebe impulsos e influências das suas particulares situações geográficas.

O TRP, seja ele intermunicipal ou interestadual, é uma atividade simultaneamente produto e que produz centralidades em nível regional, ao favorecer o acesso de passageiros aos diversos

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

centros urbanos. Ao mesmo tempo em que a espessura de seus fluxos – principalmente manifestada na demanda de passageiros – está atrelada proporcionalmente ao papel regional da cidade em análise, a quantidade de linhas de ônibus que atendem as cidades está mais intensamente relacionada à situação geográfica delas, não correspondendo necessariamente a elevados fluxos de passageiros de/para determinado nó da rede urbana e rodoviária.

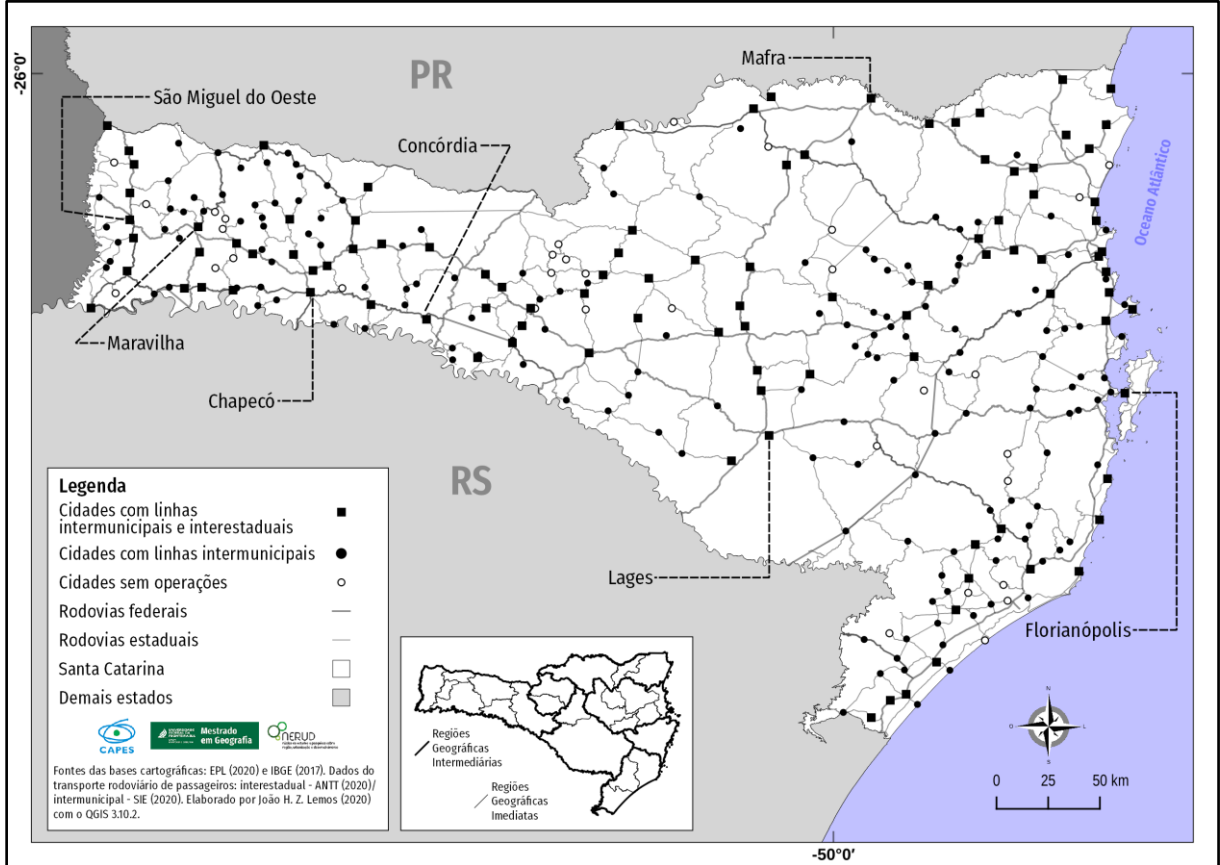
Na Figura 2, o mapa representa as atuais diferenciações das condições de transporte de passageiros nas cidades catarinenses, através da distribuição classificada em três categorias: a *primeira* refere-se aos centros que possuem atividades de transporte rodoviário interestadual e intermunicipal; o *segundo* nível é o das cidades que têm apenas a modalidade intermunicipal; e o *terceiro* estrato traz os locais onde não há qualquer tipo de transporte coletivo regular destes para outras cidades – podem existir, todavia, ligações com distritos e comunidades rurais, cujo levantamento que fizemos não abarca. As atividades mais completas, através das duas modalidades principais de operação, estão concentradas nos eixos rodoviários mais importantes, esses que em grande maioria são formados por estradas federais – em alguns casos com as administrações feitas pelos estados.

São várias as estradas do tipo longitudinal que articulam o estado de Santa Catarina às demais regiões brasileiras. São as rodovias BR-101 (Joinville/Sombrio), BR-116 (Mafra/Lages), BR-153 (Porto União/Concórdia), BR-158 (Maravilha/Cunha Porã) e BR-163 (Dionísio Cerqueira/Itapiranga). Todas essas estradas estabelecem a ligação entre muitas cidades, realidade que possibilita tanto a estruturação de serviços regulares de ônibus entre os centros articulados pelas vias de tráfego, quanto a manutenção de muitas linhas que apenas incorporam esses locais no mais amplo grupo de pontos de embarque e desembarque. São eixos de movimentação rodoviária que possibilitam a articulação com as demais regiões brasileiras, pois se dirigem a cidades de papéis regionais e capitais das regiões Sudeste, Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

O conjunto das interações espaciais produzidas pela circulação rodoviária catarinense é complementado por outros eixos rodoviários estratégicos, como os formados pelas estradas BR-280 (Dionísio Cerqueira/São Francisco do Sul), BR-282 (São Miguel do Oeste/Florianópolis), BR-283 (Itapiranga/Concórdia) e BR-470 (Campos Novos/Itajaí). Embora a simples presença de estradas não signifique a estruturação de uma rede geográfica de movimentação de passageiros, são elas que possibilitam a ligação entre vários centros urbanos relevantes: de cidades pequenas com atividades industriais às capitais regionais e cidades médias, bem como o vale do Itajaí e a faixa litorânea, essas últimas como as regiões mais densamente urbanizadas de Santa Catarina.

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. *Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

Figura 2 - Santa Catarina - cidades e operações do transporte rodoviário de passageiros



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quando nos atentamos à Região Geográfica Intermediária (RGINT) de Chapecó, contexto influenciado pela cidade média homônima, percebemos uma numerosa rede de cidades, localizadas a poucos quilômetros de distância entre si, realidade que é o desdobramento da particular forma reapropriação do território. São 109 municípios, entre os quais 97 possuem uma população estimada de até 20.000 habitantes no ano de 2020 (IBGE, 2020b). Há, portanto, o predomínio de cidades com populações pouco numerosas. Dessas, as funções urbanas são mais complexas em Concórdia/SC, Xanxerê/SC, Xaxim/SC, Maravilha/SC e Joaçaba/SC, sobretudo pelas relações estabelecidas no circuito produtivo agroindustrial de alimentos e grãos, que exige ampla mobilização de atividades especializadas e força de trabalho (FUJITA, 2015). Uma síntese quantitativa da população referente aos principais centros da RGINT citada está na Tabela 1.

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

Tabela 1 - Região Geográfica Intermediária de Chapecó - principais cidades e população

Cidade	População (2010)	População (2020)*	Hierarquia**
Chapecó	183.530	224.013	Capital Regional B
Concórdia	68.621	75.167	Centro Sub-Regional B
Joaçaba	27.020	30.404	Capital Regional C
Maravilha	22.101	26.116	Centro de Zona A
São Lourenço do Oeste	21.792	24.291	Centro de Zona A
São Miguel do Oeste	36.306	40.868	Centro Sub-Regional A
Xanxerê	44.128	51.642	Centro Sub-Regional B
Total das 7 cidades	403.498	472.501	-
Demais cidades	638.417	656.433	-
Total da região	1.041.915	1.128.934	-

Fonte: Org. pelo autor a partir de IBGE (2010; 2020a). *Estimativa. **Conforme IBGE (2020b).

Um fator geográfico importante é a presença de importantes rodovias nessa região, sejam elas estaduais ou federais, de fluxos internos a Santa Catarina ou que estabelecem uma articulação com os estados vizinhos. Além rodovias já mencionadas – que fazem as ligações entre os três estados da região Sul ou mesmo entre cidades catarinenses – outras vias de ligação são importantes no Oeste Catarinense. Tanto a BR-480 que liga Erechim/RS a Chapecó/SC ou a SC-157 que faz a ligação de Chapecó/SC a São Lourenço do Oeste/SC são importantes eixos da fluidez rodoviária. Por essa razão, o TRP tem uma difusão relativamente ampla na região, consoante à forma geográfica que tomou a divisão territorial do trabalho e a concretização da sua circulação. Como síntese, o território regional está estruturado a partir de várias centralidades, estas com diferenciadas funções e papéis urbanos.

Entre as cidades pequenas que têm operações do transporte coletivo de passageiros na modalidade interestadual, algumas estão em situações bastante estratégicas para esses fluxos, o que conforma nós de circulação relevantes, verdadeiros pontos nodais – noção construída por Huertas (2018) no transporte rodoviário de cargas e explorada por Santos (2019) no TRP. São centros urbanos que participam da rede de operações dos agentes econômicos dos transportes e criam as bases da acumulação de capital no setor. Cada cidade representa um local apto para a obtenção de renda a partir do TRP, variando, claro, o nível de relevância para as práticas espaciais das empresas. Esse assunto será retomado posteriormente.

Algumas cidades concentram mais fluxos do TRP do que outras, como é o caso de São Miguel do Oeste, centro de sua Região Geográfica Imediata. Nessa cidade pequena há uma interessante combinação entre a posição na rede rodoviária e o nível de complexidade das funções urbano-industriais desenvolvidas no seu território. Enquanto uma das manifestações dessa situação geográfica, há a presença de operações de várias linhas de ônibus intermunicipais e interestaduais, o que amplia a possibilidade de ligação com outros importantes centros urbanos, tanto na própria

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

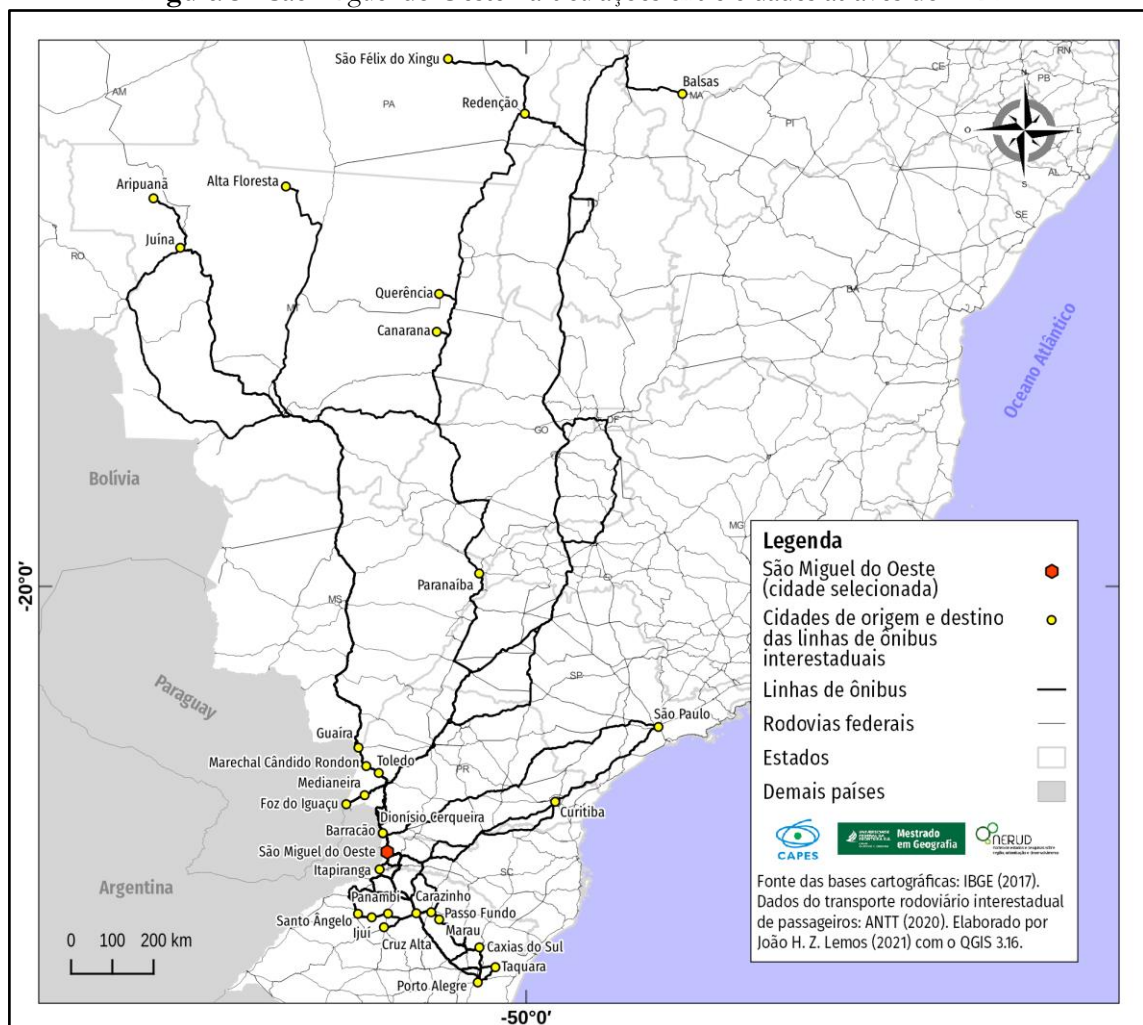
região Sul quanto situados nas demais regiões brasileiras. Por estar na porção mais ocidental do estado, várias linhas começam e terminam as viagens na cidade, sobretudo pela oportunidade estratégica para as empresas de transporte para atenderem a uma quantidade elevada de centros urbanos a partir desse local. São serviços que se dirigem a São Paulo, Curitiba, Florianópolis e Joinville, todos eles com viagens que percorrem outras importantes cidades.

Para entendermos as articulações potencializadas a partir do transporte interestadual, observamos na Figura 3 a representação cartográfica dos trajetos percorridos pelas linhas de ônibus interestaduais que possuem São Miguel do Oeste como ponto de parada para embarques e desembarques. Destacamos a existência de serviços que superam os 1.500 km de extensão e que estabelecem a ligação regular entre muitas cidades brasileiras: são operações originadas em outros contextos da realidade demográfica nacional, como nos casos das migrações inter-regionais do trabalho intensamente organizadas desde a década de 1970. Santos (2019) revelou que hoje esses serviços de ônibus se mantêm pelas interações espaciais mais complexas, estabelecidas no âmbito das numerosas regiões atendidas e suas redes de cidades. São serviços que ligam Passo Fundo/RS a Sinop/MT, Carazinho/RS a São Félix do Xingu/PA, Carazinho/RS a Balsas/MA, Ijuí/RS a Redenção/PA e outros de extensão e complexidade semelhantes.

Já no tema das operações menos complexas, há um denso conjunto de linhas regulares que ligam São Miguel do Oeste a muitas outras cidades pequenas da região Sul e, logo, às capitais de estado e principais centros regionais. São fluxos organizados no âmbito da formação socioespacial da região Sul, da qual as migrações, relações econômicas e políticas desempenham papéis centrais na manutenção dos fluxos regulares de passageiros. Os serviços que hoje reforçam a influência de centros que ofertam serviços especializados, como de ensino superior e saúde ou mesmo comerciais, impactam na demanda construída para o TRP.

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

Figura 3 - São Miguel do Oeste - articulações entre cidades através do TRIP



Fonte: Elaborado pelo autor.

Conforme dados de 2019 (ANTT, 2019), os dez fluxos interestaduais de passageiros mais elevados que tiveram São Miguel do Oeste como origem ou destino foram: Porto Alegre/RS (12.131 passageiros), Foz do Iguaçu/PR (4.217), Cascavel/PR (4.101), Novo Hamburgo/RS (4.063), Curitiba/PR (3.993), São Paulo/SP (3.389), Caxias do Sul/RS (2.044), Francisco Beltrão/PR (1.990), Santo Antônio do Sudoeste/PR (1.954) e Garibaldi/RS (1.797). Já nas ligações estaduais catarinenses (SANTA CATARINA, 2019), a cidade manteve estes dez fluxos mais intensos: Maravilha (22.570), Belmonte (19.052), Chapecó (12.934), Bandeirante (10.784), Paraíso (10.733), Guaraciaba (9.065), Florianópolis (6.030), Descanso (6.026), São José do Cedro (4.814) e Anchieta (4.246). Dessas séries de dados, há o destaque para as mais elevadas relações com a capital do estado gaúcho e em direção às cidades próximas, como Paraíso, Belmonte e Descanso, contexto explicado pela significativa mobilidade diária para o trabalho.

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

Quando nos atentamos a outra cidade pequena da região, Maravilha, que também é o centro de sua Região Geográfica Imediata, observamos a sua situação geográfica também favorável. É importante recuperarmos as reflexões de Corrêa (2015) na discussão que fazemos acerca desse contexto regional, pois o autor expõe que hoje, nos processos de reestruturação das geografias do capitalismo, muitas cidades pequenas apresentam a especialização de suas atividades econômico-industriais como um processo substancial. Neste caso, por se inserir no mais amplo contexto produtivo agroindustrial, diversas interações espaciais se entrelaçam em Maravilha e a qualificam como lugar central para as cidades menos complexas do seu entorno imediato.

Essa situação geográfica repercute nos serviços de transporte público que atendem Maravilha e formam os serviços de transporte coletivo urbano-regional. Durante os trabalhos de campo, observamos que o Terminal Rodoviário Municipal da cidade é atendido por diversas linhas do TRP, em suas escalas estadual e interestadual. Ao considerarmos as operações intermunicipais na Região Geográfica Intermediária de Chapecó, notamos que há uma rarefação nos serviços regulares de ônibus entre cidades pequenas que são centros sub-regionais e cidades locais. A cidade de Maravilha, entretanto, nos chama a atenção pela quantidade de linhas e suas respectivas frequências nos serviços que a ligam às cidades próximas. Nas viagens, as localidades rurais também são atendidas, e em alguns casos o serviço intermunicipal cumpre o papel de fazer o transporte interno aos municípios, entre as sedes urbanas e as comunidades localizadas principalmente nas proximidades dos eixos rodoviários.

Entre as linhas operadas, alguns serviços atendem horários específicos para a “troca de turno” de funcionários das indústrias localizadas na cidade, sobretudo nas ligadas ao setor de tratamento da produção agropecuária e alimentícia. Destacamos algumas das plantas industriais existentes na cidade: Cooperativa Central Aurora Alimentos (recebimento, abate e processamento de carnes de aves), Laticínios Piracanjuba (recebimento de matéria-prima e processamento de lácteos), Cooperativa Regional Auriverde (diversas instalações, com desataque à planta voltada para o processamento de grãos com foco na produção de ração animal).

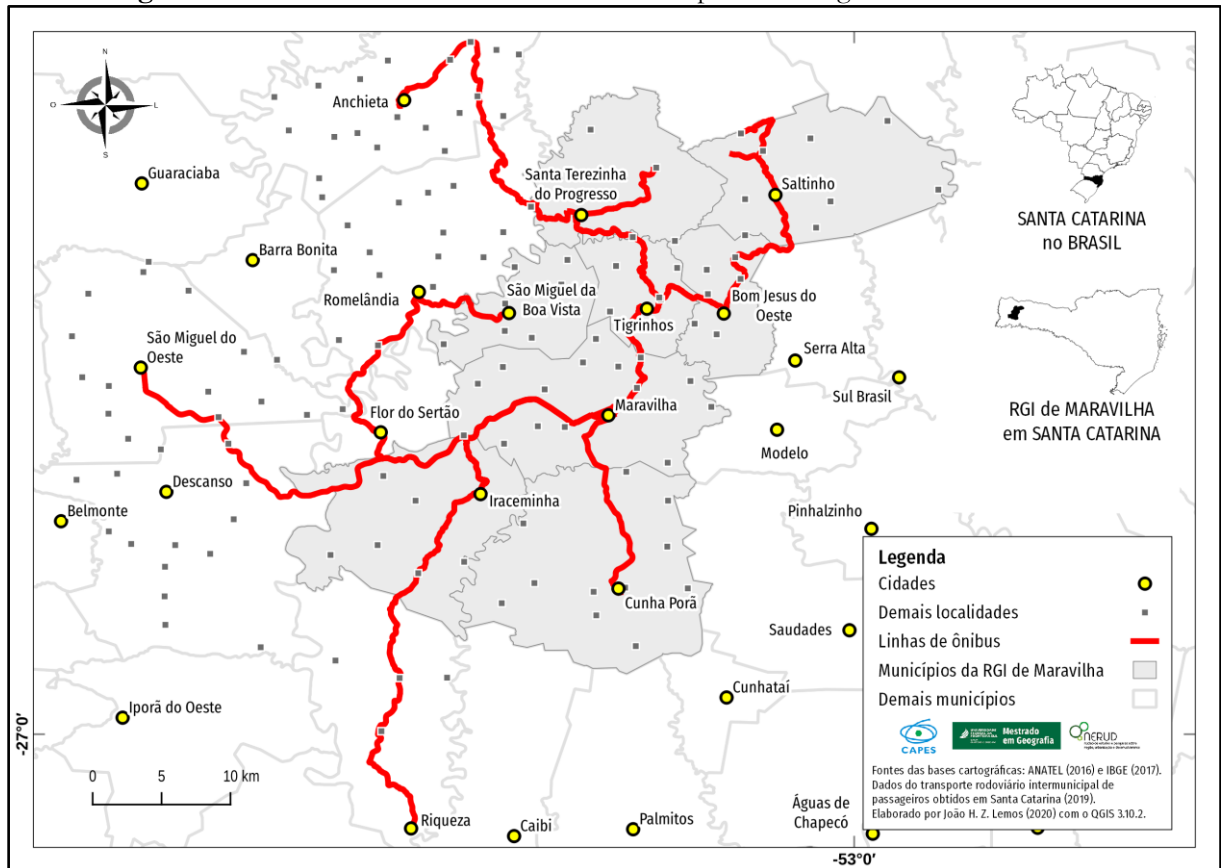
Além das unidades produtivas dedicadas ao setor agroindustrial, existem atividades complementares a esse circuito, como as observadas nas indústrias ligadas à produção metalomecânica, bem como todo um conjunto de empresas voltadas para o suporte e realização de transporte rodoviário de cargas. Consideramos que as atividades produtivas existentes na cidade de Maravilha convergem em centralidades diversas, expressas na manutenção das operações dos serviços do TRP, que representam a dinâmica da movimentação de pessoas pelas suas relações

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

com a divisão do trabalho nessa região.

Na Figura 4, observamos o percurso detalhado das linhas de ônibus que têm Maravilha como origem e destino, composição que também mostra a localização das cidades e alguns distritos e comunidades rurais da região.

Figura 4 - Maravilha - linhas de ônibus intermunicipais com origem e destino na cidade



Fonte: Elaborado pelo autor.

No cenário de Maravilha, todas as linhas de caráter regional que ligam esta cidade aos centros próximos são operadas por empresas de pequeno porte, agentes econômicos que são bastante particulares à análise geográfica. Poderíamos apontar que um rico caminho analítico é o de incorporar a teoria dos dois circuitos da economia urbana, proposta por Santos (2008) na década de 1970. Nas realidades com menores densidades de fluxos de passageiros são as empresas pequenas, e mesmo as de controle familiar com pouca estrutura e frota reduzida, as responsáveis pela execução desse serviço público de tamanha importância. Os grandes grupos econômicos do TRP, pouco numerosos e territorialmente abrangentes – visto que concentram vultuosas operações por todo o país – nem de longe mantêm interesse em atender as localidades menos complexas que

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

formam a rede urbana nacional.

Para concluirmos o assunto das centralidades, destacamos a importante função social desse modal de transporte, que é a de favorecer a interligação de cidades com múltiplas particularidades com outros centros urbanos, como os de maior relevância: capitais estaduais, metrópoles e cidades médias. Embora seja uma atividade que não ofereça a velocidade de fluidez equiparada ao modal aéreo, mostra-se como um meio de transporte mais abrangente e capaz de manter o atendimento em cidades e demais localidades com fluxos reduzidos, inconcebíveis de serem atendidos por meios de transporte mais ávidos por rentabilidade e grandes densidades transportadas. É um tema caro à nossa ciência, cujo horizonte de imaginação geográfica requer, inclusive, a articulação a debates urgentes como são os da cidadania territorializada de Santos (2007) ou da justiça espacial elevada à escala urbano-regional de Soja (2014).

Avancemos às observações acerca dos objetos geográficos especializados na concentração dos fluxos do TRP. São os terminais rodoviários, fixos de central relevância para esse meio de transporte, que por concentrarem as partidas e chegadas das viagens regulares, se constituem como elos da rede de operações, estruturada pelas ações de empresas privadas – a viagem é a atividade fim delas – e dos entes estatais – regulação, controle e fiscalização. Tais equipamentos de interesse público tiveram os seus projetos arquitetônicos modificados em paralelo ao avanço do modal rodoviário no país, além de representarem as próprias ampliações dos fluxos de passageiros e as inovações tecnológicas do setor (cf. LANGENBUCH, 2014).

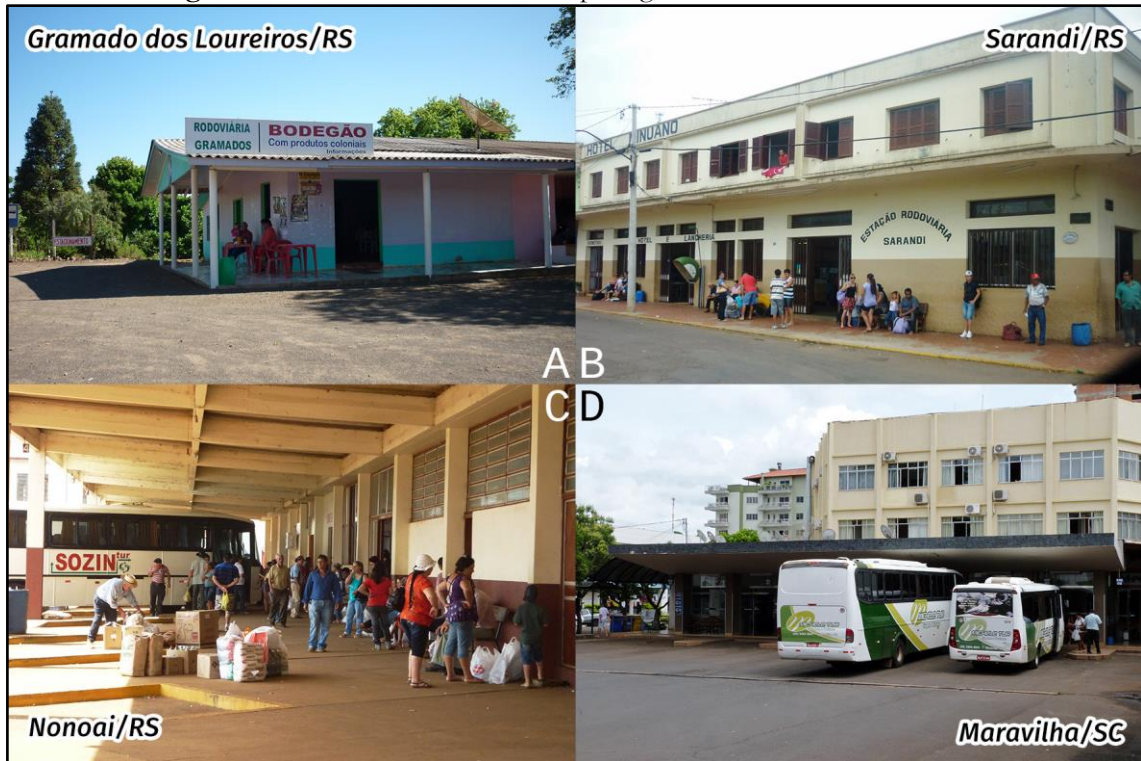
É comum que nas cidades pequenas os terminais rodoviários, que também são chamados de estações rodoviárias, cumpram funções importantes que vão além da centralização dos fluxos do TRP. Como observamos em vários locais, também existem atividades de comércio e serviços, pequenos mercados, hotelaria, atendimento bancário, além de ser possível o envio e recebimento de encomendas e pequenos pacotes pelas empresas de ônibus. São atributos que reforçam as centralidades organizadas a partir desses equipamentos, que repercutem numa emergente dinamização comercial tanto nas suas imediações quanto no entorno próximo.

Separamos alguns casos para exemplificar essas dinâmicas, que podem ser vistas na composição da Figura 5, na qual estão registradas as rodoviárias de Gramado dos Loureiros/RS (A), Sarandi/RS (B), Nonoai/RS (C) e Maravilha/SC (D). Vale destacar que nem todas as cidades com fluxos do TRP apresentem construções especializadas nesse meio de transporte, sendo corriqueira a presença de simples pontos de ônibus – muitas das vezes sem abrigos contra intempéries. As tipologias mais comuns de construções podem conter plataformas de

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

estacionamento dos veículos ou, como visto nas imagens A e B, constituírem-se como edificações mais simples.

Figura 5 - Terminais rodoviários de passageiros em cidades selecionadas



Fonte: Acervo do autor.

Apontamos que a análise isolada da forma geográfica não auxilia na elucidação de sua importância. Muitas cidades que outrora desempenharam papéis urbanos mais relevantes, de centralidades mais significativas para suas hinterlândias – hoje com funções menos complexas e influentes – repercutiram a decadência ou estado geral de letargia nos seus respectivos terminais rodoviários. Há, por um lado, a perda de centralidade das cidades e a redução dos fluxos do TRP nas suas estações rodoviárias, o que pode significar até a desativação desses estabelecimentos, sobretudo quando são administrados pela iniciativa privada – o estado gaúcho é um caso notório dessas ações. Por outro lado, notamos que a ausência de investimentos em construções melhor qualificadas pode significar tanto um rápido crescimento urbano que passou pelo desequilíbrio nos investimentos acerca dos equipamentos, quanto uma relativa desatenção dada a esse meio de transporte e às possibilidades de elevar a eficácia de suas operações.

Já mencionamos a possibilidade de realizar a integração entre as escalas intermunicipal e interestadual de operação, ação realizada especialmente através dos terminais rodoviários. Em

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

cidades pequenas de maiores complexidades, tomando como base teórica para a compreensão o trabalho de Fresca (2010), é comum vermos os transbordos (“baldeações”) de passageiros de um veículo para outro, oriundos principalmente de cidades ainda menos complexas – ou cidades locais –, que partem de uma linha local/regional para outra de abrangência interestadual. Essas articulações, internas entre os serviços da rede formada pelo TRP, foram relativamente facilitadas nos últimos anos. Algumas empresas de ônibus – as maiores – passaram a utilizar tecnologias para a produção de informações sobre seus serviços e a comercialização de bilhetes de passagem de maneira remota, por plataformas online próprias ou subcontratadas. São serviços que, todavia, dependem do acesso a cartões bancários e a contratação de serviços de crédito privados.

Nonoai/RS e Sarandi/RS, por exemplo, possuem outras diversas cidades nos seus entornos próximos, que não recebem linhas regulares do transporte rodoviário interestadual de passageiros. Existem, todavia, ainda que pouco numerosos, serviços regulares intermunicipais, que no limite possibilitam os transbordos nas cidades que possuem ligações com outros estados. Essas duas cidades mencionadas possuem linhas interestaduais com as capitais da região Sul e São Paulo, além de ligações diretas com os principais centros urbanos da região; são, ao todo, 18 linhas regulares em Nonoai/RS e 26 em Sarandi/RS, contexto que já demonstra uma hierarquização no âmbito das operações do TRP. Isso é explicado, em partes, pela articulação da segunda cidade com a BR-386, importante rodovia de ligação no Rio Grande do Sul.

Na Figura 6 trazemos dois exemplos simples dessa possível relação que há entre os serviços do TRP, com o potencial transbordo entre linhas de ônibus intermunicipais e interestaduais. No primeiro exemplo, há a possibilidade de deslocamento entre a cidade pequena de Saltinho/SC para a capital gaúcha Porto Alegre/RS, ambos os serviços que se sobrepõem no terminal rodoviário de Maravilha/SC; no segundo exemplo, enquanto uma semelhante relação entre serviços, há a possibilidade de deslocamento entre a cidade de Rio dos Índios/RS e a sua comunidade rural de Saltinho em direção às metrópoles Curitiba/PR ou São Paulo/SP, sendo necessária a baldeação entre os ônibus na rodoviária de Nonoai/RS.

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

Figura 6 - Esquema de articulação entre as operações do TRP



Fonte: Organizado pelo autor.

Para finalizarmos este trabalho, vale a rápida adição de uma temática passível de expansões em estudos futuros. Para se pensar nas atividades executadas pelos agentes econômicos do TRP, as práticas espaciais mostradas por Corrêa (1992) são importantes, especialmente as de seletividade e marginalização espacial. Ao tratar de outras atividades, o autor apontou alguns elementos referentes à “gestão do território” exercida por grandes corporações e agentes econômicos privados. É característica destes a atuação incessante no objetivo de agir, em serviços e em atividades produtivas, da forma mais equânime às suas próprias demandas por lucro e flexibilidade de operação. A gestão do território consiste, para o autor, em ações que visam “criação e controle das formas espaciais, suas funções e distribuição espacial, assim como de determinados processos, como concentração e dispersão espaciais” (CORRÊA, 1992, p. 115).

Como mencionamos no começo deste item, as cidades pequenas também são lócus de extração de renda pelos serviços de transporte de passageiros. Há, para as empresas que executam tais atividades, uma compreensão simultaneamente particular e sofisticada do território, já que para as suas ações o espaço torna-se hierarquizado e recebe ou perde valor. Valor que é exemplificado em fluxos de passageiros mais ou menos intensos. Mesmo que as cidades pequenas recebam atenções em menores escalas por parte das grandes empresas de transporte, atualmente são nelas que muitas operações passam a realizar paradas para embarques e desembarques. Trata-se de uma estratégia de ampliação do território usado pelos agentes econômicos do ônibus. Há a inclusão de

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

cidades pequenas nas redes de operações já existentes – em linhas de ônibus que até então apenas passavam próximas dessas cidades. Isso se torna, hoje, inadiável pela necessidade de ampliação dos locais atendidos para dar manutenção à rentabilidade dos serviços

5. CONCLUSÕES

Ainda que seletivas, tanto as condições mínimas de acessibilidade no âmbito da rede urbana, quanto as condições de mobilidade entre cidades pequenas tornam o transporte rodoviário de passageiros uma atividade estratégica nas dinâmicas de integração territorial. Por isso, é necessário o incremento e a manutenção da atenção do Estado no rigoroso controle, na fiscalização ampla e nas exigências pelo cumprimento das normas e qualidades preestabelecidas.

No Brasil, coexistem maneiras de regulação diferenciadas, ficando a cargo de cada órgão estadual a imposição de normas e legislações que guiam as operações do TRP. Tal fato constitui uma barreira permanente, visto que não há uma integração formal entre agências, autarquias, departamentos e secretarias, constituindo um cenário de significativas diferenciações na estrutura geral do sistema, que se expressam nas formas de transportar passageiros em cada estado.

O marco regulatório nacional, que corresponde aos serviços interestaduais do TRP, função atribuído à ANTT, passou por modificações significativas nos últimos anos através da implementação de uma frouxa regulação, que corrobora com a lógica flexível e tensionada entre entes privados e o Estado. Vencida pela convergência política e econômica construída entre as empresas de ônibus e as entidades patronais, a agência reguladora federal instituiu o regime de autorização. Tal ação ocorreu em detrimento da proposta de licitação total do sistema, que foi retardada por décadas segundo os interesses do setor. Resta-nos a atenção à manutenção das condições de transporte, de forma relativamente abrangente e que busque integrar outros locais.

Para finalizarmos, destacamos o papel que o par mobilidade-acessibilidade desempenha nas cidades pequenas, que para além de ser um desdobramento do processo de mundialização da economia – exigente que é por fluidez crescentemente maior – viabiliza o deslocamento para o uso de equipamentos, serviços e outras tantas atividades, localizadas em cidades de vários papéis, funções e níveis de centralidade. O desafio de estruturar, simultaneamente, uma cidadania territorial no nível das pessoas e a responsabilidade socioterritorial na escala das cidades e regiões passa, evidentemente, por tornar possível o uso e a apropriação dos recursos concentrados em poucos

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

lugares (SANTOS, 2007; BESSA, 2018). Cabe, por ora, mesmo não queiramos nos aproximar de um “etapismo” simplista, estruturar e qualificar o já existente – o que perpassa a atenção e a reivindicação dos serviços de transporte por ônibus, já abrangente no país.

6. REFERÊNCIAS

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Dados operacionais**. 2019. Disponível em: <http://antt.gov.br>. Acesso em: 10 dez. 2020.

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Dados abertos**. 2020. Disponível em: <http://dados.antt.gov.br>. Acesso em: 8 jun. 2020.

BASTOS, J. M.; CASARIL, C. C. A formação sócio-espacial como categoria de análise aos estudos sobre rede urbana: ampliando a discussão teórica. **Geosul**, Florianópolis, v. 31, n. 62, p. 271-298, jul./ago., 2016.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Empresa de Planejamento e Logística. **Anuário Estatístico de Transportes 2010-2016**. Brasília: [s. n], 2016.

BESSA, K. Especificidades da cidade e do urbano no Brasil: reflexões e questões para o debate. In: SERPA, A.; CARLOS, A. F. A. (Org.). **Geografia urbana: desafios teóricos contemporâneos**. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 237-248.

CASTILLO, R. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **GEOUSP – Espaço e tempo (On-line)**, v. 21, n. 3, p. 644-649, dez., 2017.

CATELAN, M. J. **Heterarquia urbana: interações espaciais interescales e cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2013.

CNT – Confederação Nacional de Transporte. Pesquisa CNT de rodovias 2019. 2020. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/>. Acesso em: 10 dez. 2020.

COCCO, R. G. **Transporte público e mobilidade na Região Metropolitana de Florianópolis**. Florianópolis: Insular, 2017.

CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008. p. 357-374.

CORRÊA, R. L. Corporações, práticas espaciais e gestão do território. **Revista Brasileira de Geografia.**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 3, p. 115-121, jul./set., 1992.

CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (org.). **Explorações geográficas: percursos no fim de século**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil,

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

2010. p. 279-318.

DAMIANI, A. Cidades médias e pequenas no processo de globalização: apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, A. I. G.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. (Org). **América Latina: cidade, campo e turismo.** São Paulo: Exp. Popular; Clacso, 2006. p. 135-147.

DRUCIAKI, V. P. **As (des)articulações de Guarapuava com Maringá e Londrina:** uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros. 2009. 230 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2009.

DRUCIAKI, V. P. **Transporte público metropolitano nas Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá sob a ótica da mobilidade espacial.** 2014. 205 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 2014.

ENDLICH, A. M. **Pensando os papéis e significados das pequenas cidades.** São Paulo: Ed. UNESP, 2009.

FRESCA, T. M. Centros locais e pequenas cidades: diferenças necessárias. **Mercator**, v. 9, n. 20, p. 75-81, set./dez., 2010.

FUJITA, C. Dinâmica urbana e regional no Oeste Catarinense: uma análise do papel de Chapecó e outras cinco cidades influentes na rede urbana. In: BRANDT, M.; NASCIMENTO, E. (Org). **Oeste de Santa Catarina: território, ambiente e paisagem.** São Carlos: Pedro e João, 2015. p. 71-96.

HUERTAS, D. M. **Território e circulação:** transporte rodoviário de carga no Brasil. São Paulo: Ed. Unifesp, 2018.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico.** 2010. Disponível em: www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9662-censo-demografico-2010.html. Acesso em: 18 out. 2020.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Perfil dos municípios brasileiros:** 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população.** 2020a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html>. Acesso em: 10 set. 2020.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades 2018.** Rio de Janeiro: IBGE, 2020b.

JURADO DA SILVA, P. F. **Cidades pequenas e indústria:** contribuição para a análise da dinâmica econômica na região de Presidente Prudente. 2011. 284 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2011.

LEMOS, J. H. Z. *Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.*

LANGENBUCH, J. R. A localização das rodoviárias nas cidades brasileiras: levantamento e análise esquemática focando especialmente as com mais de 250 mil habitantes. **Geografia**, Rio Claro, v. 39, n. 2, p. 273-301, maio/ago., 2014.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. 2. ed. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2019.

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e articulações urbano-regionais através do transporte rodoviário de passageiros. In: BITENCOURT, L. R.; GOMES, L. C.; PESSETTI, M. (Org.). **Dinâmicas espaciais: olhares sobre o agrário, o urbano e o cultural**. São Leopoldo: Oikos, 2020a. p. 124-141.

LEMOS, J. H. Z. Transporte rodoviário interestadual de passageiros e cidades médias: circulação e interações em Chapecó, Santa Catarina. **Geografia**, Londrina, v. 29, n. 2, p. 69-90, jul., 2020b.

MIRALLES-GUASCH, C. Movilidad, transporte y geografía: hacia donde y para que. In: ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (Org). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015. p. 291-312.

MONTE-MÓR, R. L. **Modernities in the jungle: extended urbanization in the Brazilian Amazonia**. 2004. 380 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano) – University of California, Los Angeles, 2004.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y Territorio**, n. 17, p. 229-250, jul./dic., 2017.

RANGEL, I. **Obras reunidas**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012. v. 2.

SANTA CATARINA. Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade. Banco de dados da movimentação de passageiros 2019. Florianópolis, 2019. 1 arquivo, 149.509 KB. Banco de dados.

SANTOS, B. C. Divisão territorial do trabalho, rede urbana e transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil. **Revista Transporte y territorio**, n. 20, p. 135-164, ene./jun., 2019.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. 7. ed. São Paulo: Edusp, 2007.

SANTOS, M. **O espaço dividido**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SANTOS, M. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, B. C. **Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola**. 2019. 393 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

LEMOS, J. H. Z. Cidades pequenas e transporte público regional em contextos não metropolitanos. Geomae, Campo Mourão, v.12, n. especial Sinapeq, p. 299-328, 2021.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. Bases for a materialist and dialectical approach to spatial interactions. **Terrae (Online)**, v. 8, p. 35-42, 2011.

SIQUEIRA, J. G. C. **Interações espaciais e condições do transporte coletivo nos municípios da Ilha do Maranhão**. 2018. 218 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Socioespacial e Regional) – Universidade Estadual do Maranhão, São Luís, 2018.

SMITH, N. Contornos de uma política espacializada. In: ARANTES, A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papirus, 2000 [1997]. p. 132-175.

SOJA, E. **En busca de la justicia espacial**. Valencia: Tirant Humanidades, 2014.

SPOSITO, E. S. O Brasil é mais que um todo: as dinâmicas regionais econômicas e demográficas. In: BARROS, A. M. L.; ZANOTELLI, C. L.; ALBANI, V. (Org.). **Geografia urbana: cidades, revoluções e injustiças entre espaços privados, públicos, direito à cidade e comuns urbanos**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020. p. 429-441.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 123-145.

XAVIER, M. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território: o exemplo da rede rodoviária. In: SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008. p. 329-344.