

João Henrique Zöehler Lemos

Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGeo), Universidade Federal da Fronteira Sul
jhzl.force@gmail.com

Bruno Candido dos Santos

Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Universidade de São Paulo
bruno.santos@usp.br

O transporte rodoviário interestadual de passageiros na rede urbana da região Sul: uma análise das cidades pequenas

Resumo

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil cumpre importante função social enquanto serviço público ao propiciar um conjunto amplo de deslocamentos de pessoas, cargas e informações por grande parte dos estados e regiões brasileiras. Trata-se de uma atividade econômica importante para o território nacional, pois revela uma variedade de interações espaciais que abrangem a complexa rede urbana do país. A flexibilidade do ônibus rodoviário e a capilaridade do serviço são centrais para o atendimento a cidades de portes variados, pois permite a conexão entre centros urbanos com menos de cinco mil habitantes até a conexão entre metrópoles como Brasília/DF, Rio de Janeiro/RJ e São Paulo/SP. Este artigo debaterá tais deslocamentos de pessoas pelo modal rodoviário a partir da análise que contemplará as cidades pequenas na região Sul do Brasil, tendo a formação socioespacial como base para o entendimento das dinâmicas atinentes ao recorte e de suas articulações com a divisão territorial do trabalho. Neste contexto, se destaca a importância das ligações rodoviárias de longa distância que contemplam dezenas de cidades em seus percursos.

Palavras-chave: Rede urbana, Formação socioespacial, Circulação de passageiros, Transporte rodoviário interestadual, Região Sul.

Abstract

THE INTERSTATE ROAD TRANSPORT OF PASSENGERS IN THE URBAN NETWORK OF SOUTHERN REGION: AN ANALYSIS ABOUT THE SMALL CITIES

The road passenger transport in Brazil plays an important social function as a public service by providing a broad set of displacements of people, cargo and information across displacements through most Brazilian states and regions. This is an important economic activity for the national territory because it reveals a variety of spatial interactions covering the country's complex urban network. The flexibility of the road bus and the capillarity of the service are central for the service to cities of varying sizes, because it allows the connection between urban centers with less than five thousand inhabitants until the connection between metropolises like Brasília/DF, Rio de Janeiro/RJ and São Paulo/SP. This article will discuss such displacements of people by the road modal from the analysis that will contemplate the small towns in the Southern region of Brazil, with socio-spatial formation as the basis for understanding the dynamics related to the of the dynamics related to the snippet and understanding of its articulations with the territorial division of labor. In this context, the importance of long-distance road connections that include dozens of cities on their routes stands out.

Key-words: Urban network, Socio-spatial formation, Passengers circulation, Interstate road transport, South region.

1. Introdução

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil é um serviço público com função social basilar para o território nacional, pois propicia uma multiplicidade de deslocamentos com características diversas. Tal serviço de transporte coletivo é regulado pelo Estado por intermédio de autarquias, departamentos e secretarias, conforme a abrangência dos seus fluxos. Tais instituições são responsáveis por definir os trajetos, fiscalizar as empresas prestadoras dos serviços, elaborar certames para licitações, entre outras atribuições¹.

O ônibus rodoviário responde à demanda da população brasileira em centros urbanos de diversos portes e em virtude de sua flexibilidade propicia embarques e desembarques em áreas rurais, ou seja, cumpre uma importante função social dadas as especificidades da formação socioespacial nacional, relacionando-se às diferenciações regionais de difusão

técnica e ações políticas que relegaram a um segundo plano outros modais de transporte.

A análise da formação socioespacial brasileira, da divisão territorial do trabalho nacional – feita aqui com atenção à realidade da região Sul – e suas particularidades é essencial para que também se possa considerar outros debates acerca das redes geográficas, com ênfase para a indissociabilidade, para este estudo, das redes urbana e rodoviária. Finalmente, é no âmbito dessas redes que se efetivam as interações espaciais, de suma importância para explicar o funcionamento dos transportes.

Para o estudo do transporte rodoviário de passageiros se elaborou um arcabouço teórico-metodológico que contempla o entendimento do espaço geográfico como conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações (SANTOS, 2013 [1994]), sendo, portanto, instância central para a realização da circulação de pessoas. O artigo também pondera a importância dos aspectos normativos que engendram a atividade, a partir da leitura da regulação efetuada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), responsável pelos serviços de ônibus interestaduais no Brasil. Também serão trazidos aspectos operacionais a partir da análise de informações das empresas operantes em algumas ligações selecionadas.

O trabalho está dividido em quatro seções, além da introdução, considerações finais e referências. Na primeira, são trazidos aspectos teóricos do transporte rodoviário de passageiros à luz de categorias e conceitos geográficos e, na segunda seção, são enfatizadas as relações estabelecidas entre rede urbana e rede rodoviária. Na terceira seção se discute os aspectos normativos e operacionais do transporte rodoviário de passageiros a partir da análise de informações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e das empresas operadoras das linhas selecionadas para a região Sul. Finalmente, a quarta seção abordará a importância do transporte rodoviário interestadual para as cidades pequenas, reforçando a capilaridade e a flexibilidade do ônibus como elementos que propiciam embarques e desembarques em localidades de portes distintos. Para tanto serão esmiuçadas as operações de algumas empresas que circularam na região, além de algumas que até o presente operam linhas de ônibus regulares.

2. Aspectos teóricos do transporte rodoviário de passageiros no Brasil

O transporte rodoviário de passageiros por ônibus, em sua forma regular, possui itinerários, horários, tarifas e pontos de parada para embarques e desembarques já preestabelecidos². Isso ocorre em todas as suas escalas de abrangência, seja intermunicipal, interestadual ou internacional, em distâncias mais ou menos extensas.

As suas operações concatenam uma série de fenômenos e processos geográficos, dada a justaposição de vários elementos que compõem o espaço socialmente produzido. Entre os elementos geográficos, cita-se os fixos móveis (os ônibus em si) e imóveis (infraestrutura viária, como rodovias e pontes, além de terminais rodoviários, garagens e pontos de apoio); e também as ações e os fluxos que dão vida e animam os primeiros, através do movimento dos passageiros, dos trabalhadores envolvidos, além das leis, normas e decisões, estas de origens estatal ou empresarial. Há uma contínua interação mutuamente transformadora (SANTOS, 2014a [1996]).

Por estarem na esfera da racionalidade capitalista, as práticas efetivadas do serviço rodoviário são apropriações de demandas socialmente constituídas, então tornadas mercadorias. O estudo de tal serviço pode ser realizado a partir de alguns conceitos-chave, o que auxilia na elucidação das suas implicações espaciais na circulação de passageiros por via rodoviária.

A concepção de Santos (2014a [1996]) acerca do que considera como o objeto central da Geografia contribui sobremaneira para a elucidação das dinâmicas sociais que, aliadas à materialidade, metamorfoseiam as relações do/no espaço. Para o autor, trata-se de relações que expressam complementaridades, resultantes da indivisibilidade entre sistemas de objetos e sistemas de ações. Já assinalava Santos (2014a [1996], p. 63), ao dizer que o espaço geográfico “é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações”, o que possibilita o entendimento das interações humanas como íntimas às mediações pela técnica, enquanto condição para a realização do trabalho na superfície terrestre.

Os objetos e as ações não podem ser “considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá”, sendo produto da própria

sociedade e mediando as suas relações, como “através da presença desses objetos técnicos: [...] estradas de rodagem, estradas de ferro, cidades, o espaço é marcado por esses acréscimos” (SANTOS, 2014a [1996], p. 63). Esses objetos são desigualmente distribuídos no território, ao passo que as ações também abrangem os lugares de maneiras distintas, ainda que determinadas normas tenham como prerrogativa regular as atividades econômicas em qualquer local.

Tais particularidades são em certa medida produto da divisão territorial do trabalho, que é uma categoria central para o entendimento do espaço geográfico e das atividades econômicas nele inscritas. Tal categoria “constitui um motor da vida social e da diferenciação espacial” (SANTOS, 2014a [1996], p. 129), pois os lugares são hierarquizados e em função disto se redefine a capacidade de ação das firmas, instituições e pessoas. A divisão territorial do trabalho é desdobramento de uma organização deliberada, politicamente direcionada, e essa consideração expressa a importância da apropriação do espaço pelos agentes que o produzem (SANTOS, 2013 [1994]; 2014a [1996]).

A circulação tangível (e intangível) ganha cada vez mais relevância na análise geográfica em virtude da intensificação da divisão territorial do trabalho (CONTEL, 2008 [2001]). Portanto, “quanto mais complexa a divisão do trabalho, maior a diversificação e a complexificação dos objetos e das ações, maior a espessura do subespaço correspondente” (SANTOS, 2013 [1994], p. 94). Ao refletir sobre o transporte rodoviário de passageiros, deve-se considerá-lo como uma atividade mormente social, executada através de técnicas próprias do tempo em que está inscrito, efetivado por interesses e racionalidades que lhe são impostas. Daí a indissociabilidade entre a base técnica concreta, objetivada, e as dimensões da ação que lhe dão propósito, seus motores.

O transporte rodoviário de passageiros está intimamente relacionado à rede urbana, compreendida como “uma síntese, se não de todas, de muitas das redes geográficas”, por ser constituída “pelo conjunto de centros urbanos articulados entre si” (CORRÊA, 2012, p. 204). É uma articulação que, em suas bases, dá manutenção à divisão territorial do trabalho corrente, fruto da acessibilidade propiciada entre as inúmeras cidades, tornadas elos da rede de lugares da urbanização e de suas respectivas hinterlândias.

Conforme expõe Fresca (2010, p. 119), a rede urbana e a divisão territorial do trabalho “constituem um conjunto analítico pelo qual se pode ter um entendimento do desenvolvimento regional e urbano”. O entendimento da complexidade da rede urbana brasileira e da multiplicidade de interações espaciais contempladas por tal rede perpassa pela atividade econômica do transporte rodoviário interestadual de passageiros e sua capilaridade territorial, pois, principalmente a partir da década de 1930, os ônibus rodoviários circulam pelo país e são essenciais no provimento de deslocamentos de pessoas e também de mercadorias (SANTOS, 2019).

Essa acessibilidade se estrutura centralmente por meio do sistema de movimento rodoviário, conforme assevera Contel (2008 [2001], p. 357), ao discutir sobre o mais amplo “conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares”. Através das rodovias, fundamentais na formação socioespacial brasileira, e expressando as múltiplas mobilidades geradas pelos intercâmbios entre lugares, com direções e densidades variadas, o transporte de passageiros por ônibus conforma uma dimensão das interações espaciais, que são entendidas como “um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação” (CORRÊA, 2010, p. 279). Essas interações devem ser compreendidas como “parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos” (CORRÊA, 2010, p. 280).

Por constituir-se como uma atividade inerente à circulação, confluindo na articulação entre infraestruturas, empresas privadas, Estado, cidadãos e cidadãs, cabe considerar esta dialética relação entre diferentes agentes e as suas respectivas escalas de atuação. Para isso, Silveira (2011, p. 23-24) apresenta uma leitura importante acerca da circulação, que não envolve apenas os objetos fixos ou os fluxos, como elementos que podem ser analisados separadamente, mas que merecem um exame sob uma visão de totalidade, “[...] que atribua aos transportes e comunicações, enquanto ação social, parte importante da organização e da produção e reprodução do espaço”, elementos ativos que são sustentáculos da vida humana, sobretudo no atual período.

A técnica de movimento aqui explorada depende, em sua base, da infraestrutura rodoviária para sua realização, não sendo possível entendê-la de forma dissociada da própria rede urbana. Cidades e rodovias estão em dialética articulação, ou seja, os planos empíricos contidos em parte considerável do território brasileiro apresentam uma formação assentada na circulação por estradas, diferentemente de locais dependentes de outras formas de movimento, como são as regiões que se associam à rede hidrográfica.

3. Rede urbana e o transporte rodoviário de passageiros

O Brasil conforma-se como um vasto território, pautado por especificidades regionais, expressões das combinações no âmbito da formação socioespacial nacional, desdobradas em abundantes contextos de aglomerações urbanas e dinâmicas do campo, bem como plurais inserções dessas em níveis nacional e internacional na divisão territorial do trabalho. No Sul brasileiro, a estrutura de seu território apresenta algumas particularidades, entre as mais significativas, para nós, uma maior densidade de rodovias e cidades, parte da “região concentrada” já explorada por Santos e Silveira (2008 [2001]).

Nessa região, ao longo do século XX, a difusão do meio técnico-científico-informacional avançou de forma relevante. A implantação de novos nexos do capitalismo, via espoliação de uma ampla população do meio rural, difusão do urbano como modo de vida central e o crescimento de todas as formas de consumo, congregou-se numa divisão territorial do trabalho ampliada (SANTOS, 2018 [1993]). Sobre isso, percebe-se que “quanto mais intensa a divisão do trabalho numa área, tanto mais cidades surgem e tanto mais diferentes são umas das outras” (SANTOS, 2018 [1993], p. 57). O contexto de ampliação da urbanização no território sulista está intimamente ligado aos avanços dos transportes.

A fluidez e a expansão do urbano formam um par que amplia significativamente a demanda pela movimentação de pessoas. Santos e Silveira (2008 [2001], p. 176-177) já apontaram que “a integração do território pelas estradas e a expansão da frota nacional de veículos permitem, entre outras coisas, descrever a imposição do sistema de circulação rodoviária no Brasil”. Tais processos se refletem pelo aumento das frotas de veículos

rodoviários. Segundo Santos e Silveira (2008 [2001], p. 176-177), “a frota de ônibus também conhece uma expansão importante. Dobra entre 1950 e 1970 para aumentar 6,5 vezes entre este último ano e 1996”.

A composição de uma nova realidade material para a circulação, através da criação de rodovias, componentes do sistema de movimento rodoviário, propicia uma maior fluidez nos intercâmbios entre diferentes locais do território, envolvendo pessoas, cargas, dinheiro e tantos outros elementos variados (ARROYO, 2006; CONTEL, 2008 [2001]; HUERTAS, 2018). Além disso, Santos e Silveira (2008 [2001], p. 167) já alertaram sobre essa dupla qualidade da ampliação do fenômeno urbano-industrial no Brasil, ao afirmarem que “a criação de fixos produtivos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento”.

No bojo desses processos, conforme nos apresentam Corrêa (2015), Endlich (2009) e Fresca (2010), a presença de cidades pequenas na rede urbana brasileira é algo marcante, contando com particularidades sobretudo nas estruturas regionais com menor presença de latifúndios. Isso conflui em uma maior densidade de municípios e numa maior complexidade na divisão interurbana do trabalho. Consideramos pertinente a diferenciação assinalada por Fresca (2010) entre os centros locais e as cidades pequenas, entretanto, por questões ligadas aos objetivos centrais deste trabalho, acreditamos ser pertinente mencionar a amplitude variada desses centros de papéis mais modestos na rede urbana sob a denominação de cidade pequena.

O entendimento do papel desempenhado por uma cidade pequena está diretamente ligado ao contexto regional, pois “é a inserção nas redes ou região, que permite melhor o melhor caminho para considerá-la como pequena” (FRESCA, 2010, p. 78). É na identificação das bases que formaram as diferentes regiões, como ao valer-se do conceito da formação socioespacial (SANTOS, 2012), que conseguimos delimitar e apreender as particularidades dos locais mais propícios para nossa exploração na temática da circulação de passageiros.

Para se compreender como essa forma de transporte coletivo se constitui no território nacional, especialmente no contexto das cidades pequenas, além de números populacionais inferiores e uma menor complexidade em suas funções urbanas, cabe identificarmos as particularidades mais gerais que engendram a urbanização interior do território nacional. Neste contexto,

na articulação com outros centros urbanos, como capitais de estado, cidades médias e metrópoles, o transporte rodoviário de passageiros é estratégico.

A proposição teórica de Santos (2012) referente à formação socioespacial é de grande relevância, pois contribui para entendermos os diferenciados processos de difusão do modo capitalista de produção no território, bem como suas implicações na formação regional, das cidades e nas dinâmicas com o rural. Trata-se de “diferenças entre lugares [que] são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares” (SANTOS, 2012, p. 28), significando também uma configuração atual que é “[...] representativa de um modo de produção ou de um de seus momentos” (SANTOS, 2012, p. 29). O conjunto que hoje se exhibe, nas formas de divisão do trabalho e na articulação entre centros urbanos, é herança do papel ativo das combinações espaciais pretéritas.

Na esteira do debate referente à formação socioespacial, quando as cidades pequenas da região Sul do Brasil são tratadas, plano empírico central de nossa análise, o contexto que pode ser compreendido é representativo das relações pretéritas da constituição desses locais; dos processos com que o modo de produção capitalista alterou e condicionou suas relações sociais. As cidades e a rede urbana são, conseqüentemente, expressões de movimentos diferenciais das relações de produção, implicadas espaço-temporalmente na reprodução da sociedade, e apresentam “formas dotadas de grande fixidez e, por isso mesmo, apresentando uma relativamente grande capacidade de refuncionalização” (CORRÊA, 2015, p. 280).

Por tratar-se de uma atividade que é, fundamentalmente, a interligação entre diferentes locais, por razões múltiplas, assentadas em dinâmicas de migração, relações de trabalho, além de atividades de consumo e demais práticas sociais, o transporte rodoviário de passageiros tem sua explicação atrelada à complexidade da rede urbana na qual se efetiva. Os fluxos de pessoas têm, então, uma estreita associação entre a formação socioespacial e as cidades. Esta dupla associação é vista aqui como uma “unidade entre produção, circulação, consumo, estrutura política, relações sociais e padrões culturais e da projeção espacial dessa unidade, ainda que cada um desses elementos goze de uma relativa autonomia” (CORRÊA, 2015, p. 283).

Além da demanda socialmente construída, tornada coletiva, que enseja deslocamentos entre diferentes locais, os nós das operações do transporte

de passageiros por ônibus necessitam, basicamente, estarem articulados a algum eixo de circulação rodoviária. Cidades mais complexas e condicionantes locais mais favoráveis têm, potencialmente, a implicação de tornar mais numerosa a participação na rede de operações do modal. Sobre esses imperativos, Corrêa (2012, p. 210) afirmou que “a inserção de um centro urbano em diversas redes geográficas traz à tona o problema de suas posições relativas em cada rede”. Por isso, a atividade que aqui enfocamos emerge como a síntese da articulação entre as redes urbana, rodoviária e a divisão territorial do trabalho.

As redes rodoviária e urbana são geográficas, pois se manifestam de formas diversas e se tornam mais importantes. “A divisão territorial do trabalho em escala crescentemente mundializada só é possível a partir de numerosas redes técnicas engendradas no bojo da expansão capitalista” (CORRÊA, 2010, p. 108). Tais redes são contextualizadas historicamente, pois são construções sociais integrantes do processo de organização espacial. Isso implica em dizer que as vias, os fluxos e as localizações são elementos centrais da reprodução social (CORRÊA, 2010).

A partir das cidades pequenas engendram-se centralidades variadas que se inserem, de maneiras mais ou menos intensas, no contato com outros importantes centros urbanos e demais regiões do país. No âmbito do tema aqui em discussão, os papéis urbanos diferenciados (níveis de centralidade) são causa e consequência da própria rede de estradas, que pretende a fluidez ampliada. Afinal, suas construções derivam de interesses diversos, como os que objetivam uma maior acessibilidade entre os diferentes locais na divisão do trabalho – social e territorial. Isso corrobora com o que foi proposto aqui, ou seja, que o transporte rodoviário de passageiros expressa a indissociabilidade que há entre cidades e rodovias e também auxilia no entendimento dos seus usos.

4. Aspectos normativos e operacionais do transporte rodoviário de passageiros no Brasil

Diferentemente do transporte rodoviário de cargas, no qual não há a obrigatoriedade da fixação de rotas preestabelecidas e normatizadas pelo Estado, o transporte coletivo rodoviário de passageiros, em sua modalidade

regular, funciona impreterivelmente a partir de linhas que contêm uma origem e um destino e que podem ou não conter outras cidades atendidas ao longo dos trajetos. Tais linhas são concedidas, permitidas ou autorizadas pelo agente regulador, conforme regime jurídico previamente estabelecido.

O transporte coletivo rodoviário de passageiros possui modalidades que são segmentações da atividade econômica. A modalidade regular é formada pelas linhas que são operadas por empresas devidamente cadastradas nos órgãos públicos e autarquias competentes. Essas linhas podem ser diárias ou semanais, e algumas podem funcionar apenas em períodos de maior demanda de passageiros, como férias escolares. Já a modalidade de fretamento é composta por trajetos que são definidos pelos clientes das empresas transportadoras devidamente credenciadas. Tal modalidade contém duas subdivisões (eventual e contínuo) que variam pela periodicidade dos deslocamentos.

O transporte rodoviário de passageiros é um serviço público, que se refere “[...] às facilidades ofertadas aos cidadãos para a concretização dos objetivos comuns, e que são assumidos pelo poder soberano em função de argumentos técnicos, sociais ou econômicos” (DRUCIAKI, 2009, p. 87). Considerando a regulação no âmbito interestadual, é a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) a autarquia responsável pela normatização e pela fiscalização dos serviços. A agência possui três competências de gestão, que são as concessões, permissões e autorizações.

Atualmente o transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP) no Brasil possui dois serviços, o semiurbano e o rodoviário. O primeiro opera com veículos do tipo “urbano” e atende a linhas com até 75 quilômetros. Já o segundo atua com veículos “rodoviários” e contempla os trajetos acima de 75 quilômetros. Tal diferenciação se faz necessária já que a ANTT normatiza os serviços de forma distinta, pois, enquanto o semiurbano é licitado e opera sob o regime permissionário, o rodoviário funciona sob autorizações, que têm duração de três anos e podem ser renovadas indefinidamente.

A fiscalização do regime autorizatório é relativamente mais complexa em virtude da possibilidade de transferência entre empresas, em associação ao número menor de exigências por parte do poder regulador e à inclusão de novos mercados (pares origem-destino dentro das linhas). Isso

implica em dizer que a garantia de gratuidades e direitos aos passageiros mediante tal regime normativo está em certa medida comprometida.

As gratuidades são alocadas nos horários operados por veículos com a classe de serviço convencional, ou seja, a mais barata dentre as disponíveis³. Entretanto, para a ANTT, basta que a empresa atenda a frequência mínima para que a linha seja operada. Portanto, para a grande maioria das linhas interestaduais brasileiras, faz-se necessária a prestação de uma viagem (ida e volta) semanal. A partir desta prerrogativa, as empresas adotaram estratégias para transformarem os seus horários convencionais em executivos ou semileitos. Trata-se de montar a grade horária semanal com a maioria das viagens na classe que não preveja a oferta de benefícios sociais, tornando-os pouco acessíveis.

Conforme prevê a Resolução nº 4.770/2015, até “18 de junho de 2019, a autorizatária ficará obrigada a ofertar o serviço convencional, no mínimo, na frequência mínima estabelecida pela ANTT” (ANTT, 2015). Ou seja, a partir do dia 19 de junho de 2019 houve o fim da frequência mínima do serviço convencional. Ademais, o coeficiente tarifário passou a vigorar sob o regime de liberdade tarifária desde a data supracitada (fim da definição de preço para cada classe de serviço por quilômetro rodado). A liberdade tarifária faz com que a oscilação dos preços obedeça exclusivamente ao ritmo de procura de bilhetes por parte dos usuários, portanto a primeira consequência de tal processo é o aumento das passagens em períodos de alta demanda, como férias escolares, final de ano e feriados prolongados.

Diferentemente do transporte coletivo no âmbito das cidades ou do semiurbano da ANTT, que contam com paradas mais numerosas e trajetos mais curtos, o transporte rodoviário possui percursos mais extensos e viagens com maior tempo de duração, tarifas mais custosas e maior variedade de serviços, como poltronas reclináveis, serviço de bordo em algumas linhas, entre outros.

O transporte rodoviário de passageiros no Brasil possui uma organização corporativa complexa de abrangência nacional. Boa parte das empresas operantes atualmente surgiu a partir de iniciativas de motoristas, mecânicos, lavradores ou ainda pequenos comerciantes que iniciaram suas atividades com caminhões adaptados para o transporte de passageiros em rotas curtas. A primeira empresa do setor foi estabelecida em 1928 (Auto

Viação Catarinense) no estado de Santa Catarina, ou seja, mesmo sem uma malha rodoviária pavimentada e consolidada, os ônibus trafegavam em distâncias curtas e percursos sinuosos, o que em épocas chuvosas tornavam as viagens lentas e demoradas.

Com a integração do território brasileiro, em grande parte graças à malha rodoviária construída, e com a ampliação da demanda por transporte a partir da intensificação de fluxos de pessoas por todo o país, se estruturaram conglomerados de empresas de transporte rodoviário de passageiros. Mesmo com o arrefecimento dos fluxos de longa distância e com a ascensão do transporte aéreo a partir da década de 2000, ocorreram várias fusões e/ou compras entre agentes econômicos, o que acentuou o processo de oligopolização do setor no país.

Santos (2014b [1988], p. 89) destaca “uma tendência à unificação, não apenas técnica como organizacional” das empresas de diversos ramos de atuação, o que pode ser notado no segmento do transporte rodoviário interestadual de passageiros. Arroyo (2006, p. 81) aponta que “essas empresas e instituições têm uma participação importante nos processos de competição, cooperação e controle do território, isto é, são decisivas no seu uso”. Faria (1999), por sua vez, indica a fragmentação da vida política decorrente da expansão desses grupos e organizações, e também a modificação do perfil das regulações institucionais e o condicionamento da direção da evolução da sociedade.

As suas operações podem ser compreendidas sob a perspectiva da interseção das dimensões horizontais e verticais dos fenômenos geográficos. As horizontalidades referem-se ao sentido de coesão local, de interação próxima, das atividades propiciadas pelas operações; a articulação entre lugares próximos e demais localidades situadas em um curto raio de operação, pelas linhas de ônibus, produz em certa medida uma organicidade nos fluxos. Já as verticalidades dizem respeito à aplicação do controle, interdependente ao elemento anterior, sob normas e leis distantes, sobretudo, originadas no Estado, embora não apenas dele. Complementam-se, às ações verticais, as diretrizes das empresas, das corporações.

Santos (2014a [1996], p. 285), ao mencionar as relações hierárquicas presentes nas verticalidades, diz que “a hierarquia se realiza através de ordens técnicas, financeiras, políticas, condições de funcionamento do

sistema". Portanto, o funcionamento do transporte rodoviário interestadual de passageiros pressupõe um conjunto de elementos técnicos e normativos, tais como autorizações, normas legais, registros, informações em tempo real presentes através de rastreamento, fixos públicos (postos de fiscalização e policiamento) e privados (garagens, postos de serviços), entre outros.

O transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros apresentava números expressivos em 2019. Totalizavam-se 238 empresas registradas, 40.189 motoristas habilitados, 12.232 ônibus autorizados (ANTT, 2019). No mesmo ano, foram transportados em linhas interestaduais e internacionais 80.048.030 passageiros, dos quais 5.895.842 foram através de gratuidades previstas pela legislação nacional (ANTT, 2020a).

Todas as gratuidades garantidas pela ANTT para linhas interestaduais e internacionais se baseiam na comprovação de renda, como o Passe Livre Interestadual (passagens gratuitas para pessoas com deficiência), o ID Jovem (passagens para jovens de 15 a 29 anos com registro no Cadastro Único), além das passagens para idosos com idade superior a 60 anos, conforme o Estatuto do Idoso. As gratuidades, no entanto, são concedidas somente na classe de serviço "convencional". Em outras classes de serviço, como "executivo", "semileito" ou "leito" as gratuidades não são concedidas.

Trata-se, portanto, de um importante serviço público para a integração do território nacional. Considerando o âmbito interestadual, o transporte rodoviário de passageiros atende a 25 estados e ao Distrito Federal, operando em 2.036 municípios com 194 empresas e 3.497 linhas de longa distância (com mais de 75 quilômetros de extensão). Diante dessas constatações, trata-se de uma atividade produtora de elevada densidade na circulação de pessoas (ANTT, 2019; 2020a; 2020b).

5. A importância do transporte rodoviário interestadual para as cidades pequenas

As cidades pequenas são majoritárias no Brasil. Segundo dados do IBGE para as estimativas populacionais de 2020 (IBGE, 2020a), 2.449 municípios brasileiros possuíam população inferior a 10 mil habitantes. Já no conjunto dos centros entre 10 e menos de 100 mil habitantes, somavam-se

mais 2.796 municípios. Ou seja, são 5.245 elos do território nacional com menos de 100 mil residentes, o que demonstra a existência de um enorme conjunto de cidades com populações reduzidas. Dos 5.570 municípios, apenas 325 têm mais de 100 mil habitantes, sendo 17 com mais de 1 milhão.

Diante de tais prerrogativas, ressalta-se a importância do transporte coletivo rodoviário de passageiros para efetuar um conjunto relevante de interações espaciais na rede urbana nacional. Em virtude de sua flexibilidade operacional, o ônibus rodoviário pode atender a maior parte dos municípios brasileiros, com exceção das localidades onde não há nenhuma conexão rodoviária.

Portanto, o esforço nesta seção é o de analisar as operações a partir de três cidades pequenas da região Sul: Carazinho/RS, São Miguel do Oeste/SC e Realeza/PR. Com relação aos seus portes populacionais, respectivamente, possuem a estimativa populacional de 62.265, 40.868 e 16.950 habitantes para o ano de 2020. Ressalta-se que são centros urbanos que se diferenciam em alguns aspectos, como nos elementos mais particulares de suas dinâmicas espaço-temporais, compreendidas pelas formações regionais onde se inserem, nas situações geográficas, bem como nos papéis desempenhados na rede urbana. Enquanto as cidades de Carazinho e São Miguel do Oeste são compreendidas como Centros Sub-Regionais A, Realeza desempenha papéis e centralidades que a situam enquanto um Centro de Zona A (IBGE, 2020b).

Além das similitudes nas operações do modal de transporte debatido, alguns elementos mais gerais de suas formações também se assemelham, como o processo de reapropriação territorial ligada às práticas de “colonização”, típica da região Sul do Brasil, e a estrutura rural marcada por minifúndios. Daí o alcance do papel de centralidade das áreas urbanas, a maior capilaridade das estradas e vias, e as dinâmicas de migração em meados do século XX, em conjunto com o primeiro elemento (CORRÊA, 1970; 2015; PERTILE, 2008; RÜCKERT, 1996; LEMOS, 2020). Nota-se na figura 1 que as três cidades mencionadas anteriormente têm situações geográficas que são reveladoras de suas potenciais nodosidades.

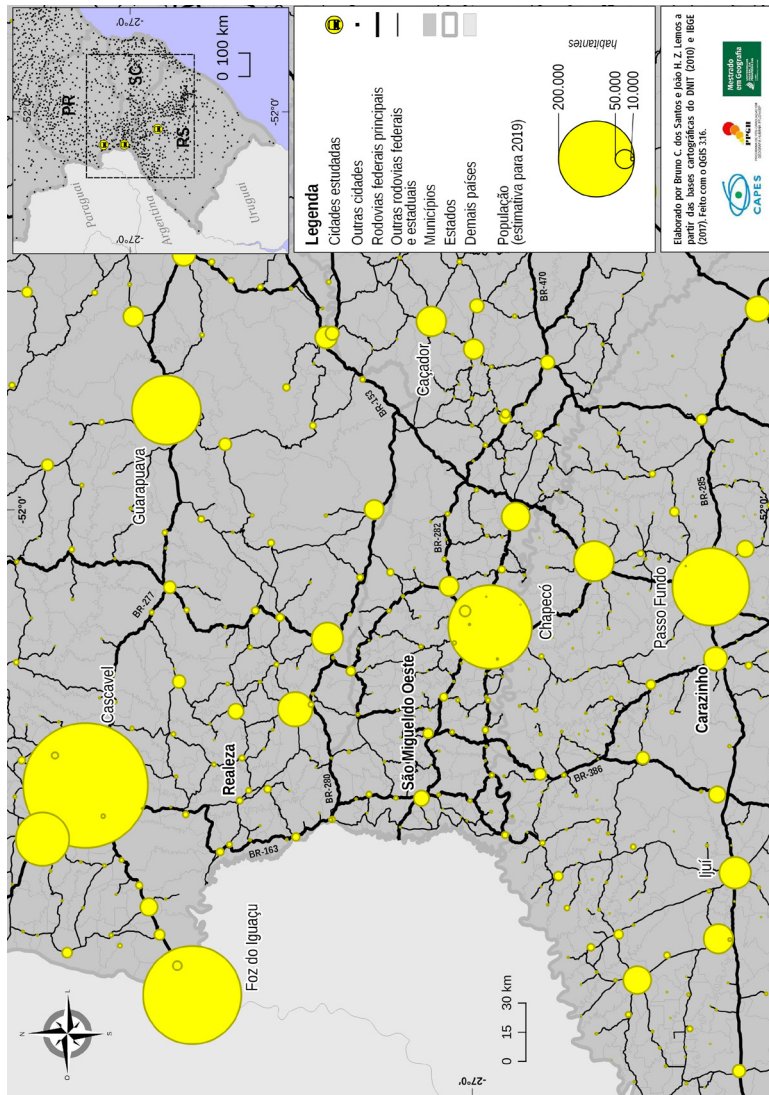
A ampla faixa Oeste da região Sul tem rodovias de importância nacional, como os eixos formados pelas BRs 153, 158 e 163, que integram mais proximamente desses centros. Além dessas rodovias que são os suportes para uma densa circulação interior, outros eixos rodoviários

são relevantes para este estudo, como as rodovias BR-386 e BR-285 (em Carazinho) e BR-282 (em São Miguel do Oeste). Embora Realeza não seja articulada por essas rodovias federais, a cidade se localiza numa região de confluência de outros eixos, sendo importante ponto de passagem entre o Oeste e o Sudoeste do Paraná e o Oeste de Santa Catarina.

No Brasil, sobretudo nos estados das macrorregiões Sul e Sudeste, “os transportes se difundiram e à criação de grandes autopistas se soma, nas regiões mais desenvolvidas, uma criação tão grande ou maior de estradas vicinais; desse modo, a circulação se torna fácil e o território fluido” (SANTOS, 2013 [1994], p. 141). Huertas (2018, p. 504), ao afirmar que “a sinergia territorial é mais complexa nesta porção do Brasil”, se refere à maior densidade na circulação rodoviária e nas suas inter-relações com as cidades dessa região. Essa maior articulação territorial favorece o aproveitamento econômico dos locais em que há o encontro de diferentes estradas, verdadeiros entroncamentos rodoviários, o que desempenha um papel importante, sobretudo nos lugares onde a urbanização se manifesta a partir das cidades pequenas (ENDLICH, 2009).

Nas três cidades escolhidas, um dos desdobramentos é a concentração de fluxos das operações do transporte interestadual, o que gera a aglomeração de linhas e atividades complementares. Trata-se de um fenômeno pertinente, em que há a concentração de linhas regulares de ônibus pela localização favorável em relação às rodovias, e o aproveitamento disso permite a conexão com uma quantidade elevada de outros centros urbanos, por meio dos serviços operados. Uma localização favorável é estratégica para as empresas de ônibus, principalmente quando esses locais significam pontos de conexões entre linhas, troca de motorista, manutenção dos veículos, paradas para refeições, ou ainda a limpeza dos veículos e o transbordo de cargas fracionadas transportadas nos coletivos; todas essas atividades complementares são notadas nas três cidades analisadas.

Figura 1
LOCALIZAÇÃO DAS CIDADES ESTUDADAS, RODOVIAS E DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO



Fonte: Elaborada pelos autores.

Outra funcionalidade desempenhada pelas cidades pequenas de maior interação com o transporte rodoviário é a intermediação em relação aos centros urbanos próximos, nos quais os serviços interestaduais não realizam paradas para embarques. Durante a realização de trabalhos de campo, observamos em Carazinho, por exemplo, a conexão entre linhas de uma mesma empresa operadora. São trocas de veículos (baldeações) feitas pelos passageiros, entre operações intermunicipais e interestaduais. Entre os três centros urbanos, Carazinho é o que possui a maior quantidade de serviços regulares interestaduais: são 43 ligações para outros estados, operadas no âmbito de 75 diferentes linhas. Nas demais cidades, observamos 33 ligações e 55 linhas em São Miguel do Oeste/SC, e 35 ligações e 58 linhas em Realeza/PR (ANTT, 2020b). Dessas três, a cidade catarinense é a que mostrou um maior fluxo de passageiros nas ligações interestaduais, com um total de 69.172 pessoas transportadas em 2019 (ANTT, 2020a).

No conjunto de linhas operadas, algumas se destacam pela quantidade elevada de cidades atendidas, sobretudo as pequenas. São linhas que efetivam deslocamentos internos na própria região Sul e entre esta e outras do país, através de embarques e desembarques de passageiros ao longo dos percursos. Algumas linhas superam os 2.000 quilômetros de extensão, com mais de 24 horas de viagem. Essa capilaridade das operações do TRIP é um dos elementos principais para entender sua grande relevância para a mobilidade da população, visto que necessita de pouca infraestrutura prévia para realizar as paradas, ou seja, não se faz necessário um terminal rodoviário em todos os pontos para embarques e desembarques.

Na Tabela 1 foram consideradas linhas que atendem a 30 ou mais cidades em todo o país e que possuem Carazinho, Realeza e/ou São Miguel do Oeste como ponto de seção (local de embarque e desembarque autorizado pela ANTT), com o objetivo de elucidar a capilaridade do transporte rodoviário e também de mostrar as articulações entre essas três cidades sulistas e o território nacional.

Tabela 1
LINHAS DE ÔNIBUS SELECIONADAS E CIDADES ATENDIDAS

Linhas selecionadas	Prefixo da linha	Quantidade de cidades atendidas		
		Total	Até 20 mil hab.	20 a 50 mil hab.
Ijuí/RS – Canarana/MT	10-0016-00	52	24	15
Carazinho/RS – Balsas/MA	10-0049-00	48	18	15
São Félix do Xingu/PA – Carazinho/RS via Brasília/DF	02-0026-00	45	19	10
São Félix do Xingu/PA – Carazinho/RS via Goiânia/GO	02-0027-00	45	19	11
Foz do Iguaçu/PR – Porto Alegre/RS via Taquara/RS	09-0391-00	41	19	10
Porto Alegre/RS – A. Floresta/MT via Seara/SC	10-9006-00	41	13	8
Santa Maria/RS – Palmas/TO	10-0043-00	40	12	8
Porto Alegre/RS – Alta Floresta/MT via Irai/RS	10-9007-00	39	17	8
Santa Maria/RS – Barreiras/BA	10-0042-00	39	10	8
Casca/RS – Juruena/MT	10-0005-00	38	13	10
Foz do Iguaçu/PR – Porto Alegre/RS via Nonoai/RS	09-0349-00	38	18	8
Foz do Iguaçu/PR – Caxias do Sul/RS via Xanxerê/SC	09-0260-00	37	20	8
Foz do Iguaçu/PR – Carazinho/RS	09-0388-00	35	21	8
Foz do Iguaçu/PR – Caxias do Sul do Sul/RS via Barracão/PR	09-0307-00	35	20	8
Marau/RS – Juína/MT	10-0006-00	34	11	11
Florianópolis/SC – Campo Grande/MS	10-0082-00	33	12	6
Juína/MT – Passo Fundo/RS	11-0005-00	33	11	11
Foz do Iguaçu/RS – Porto Alegre/RS	09-0392-00	32	15	9
Paranaíba/MS – Carazinho/RS	19-0038-00	32	12	11
Sinop/MT – Passo Fundo/RS	11-0004-00	32	7	10
Cruz Alta/RS – Barreiras/BA	10-0044-00	31	5	8
Florianópolis/SC – Guaíba/PR	16-0122-00	31	15	4
Medianeira /PR – Caxias do Sul/RS	09-0245-00	31	17	8
Porto Alegre/RS – Santarém /PA	10-0019-00	31	3	9

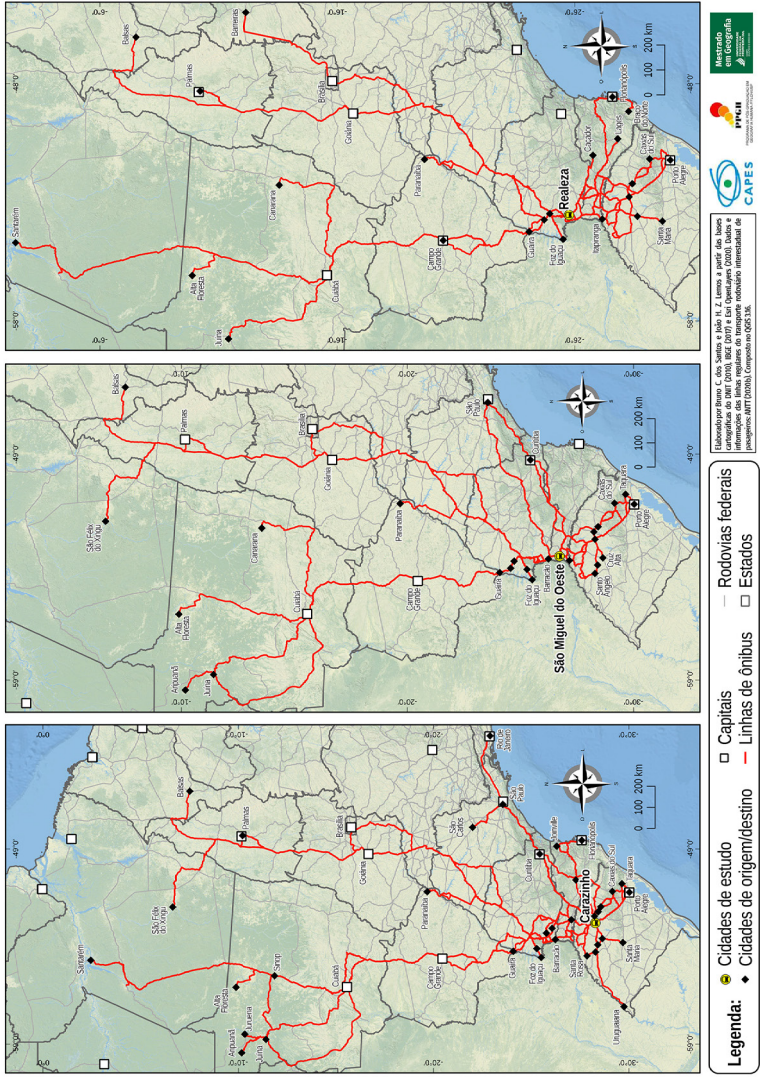
Fonte: Organizada pelos autores a partir de IBGE (2019) e ANTT (2020b).

Um elemento fundamental para a compreensão da existência desses serviços é a própria formação socioespacial da região Sul, conforme apontado anteriormente. Desde meados da década de 1940, a expansão das migrações internas originadas no estado do Rio Grande do Sul passou a ter como destino o Oeste de Santa Catarina e o Sudoeste e o Oeste do Paraná (CORRÊA, 1970; SAQUET, 2010). Esse foi um dos fatores que constituiu as bases da formação de serviços regulares de transporte coletivo, operados por uma elevada quantidade de empresas⁴. São numerosas as linhas que ligam Porto Alegre e o interior gaúcho ao estado do Paraná, articulando também o Oeste catarinense. São estas as manifestações materiais do trabalho humano herdado, feito sobre e sob o pretérito; dinâmicas outras do movimento populacional, verdadeiras rugosidades espaciais (SANTOS, 2013 [1994]; 2014a [1996]). A manutenção dessas linhas se dá em virtude da multiplicidade de fluxos de intensidade e distância variadas, pois é o conjunto de trechos atendidos que viabiliza economicamente a operação da linha num todo.

Além dos serviços intra-regionais com uma circulação predominantemente interior, menos articuladas às capitais e áreas mais densamente urbanizadas, as linhas extensas que efetivam a interligação entre as cidades da região Sul e os estados de Mato Grosso, Pará, Tocantins, Bahia, Maranhão etc. elucidam outro contexto de dinâmicas demográficas e da divisão territorial do trabalho (Tabela 1). Trata-se da consolidação do transporte de passageiros que se originou no bojo da expansão das fronteiras agrícolas localizadas no Cerrado, na Amazônia Legal e na atual região do “MATOPIBA” (SANTOS, 2019).

Quando são evidenciados os números referentes aos portes de cidades articuladas pelo TRIP, sobretudo as pequenas, embora estejam ali apontadas sob uma classificação que leva em conta apenas seu tamanho demográfico, em cada uma das linhas citadas há um conjunto numeroso destes centros. Para cada um, o transporte coletivo mostra-se fundamental na possibilidade de acesso a outras cidades e até essas próprias. Ao considerarmos o conjunto total de linhas que realizam paradas nas três cidades analisadas, uma ampla e complexa rede de operações do TRIP se configura, conforme observamos na figura 2.

Figura 2
SÍNTESE DAS LINHAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS EM CARAZINHO/RS, SÃO MIGUEL DO OESTE/SC E REALEZA/PR



Fonte: Elaborada pelos autores.

A regularidade exigida para a operação do serviço rodoviário caracteriza parte da sua função social principal, que é garantir aos cidadãos a possibilidade de se deslocar de uma cidade a outra. Trata-se de uma das dimensões da acessibilidade elevada à escala urbano-regional, e que significa “a facilidade relativa de realizar a mobilidade” da população, através de uma “variedade de destinos que podem ser alcançados” (DRUCIAKI, 2014, p. 89).

Linhas como Carazinho/RS-Balsas/MA – que também atende São Miguel do Oeste/SC e Realeza/PR – e Ijuí/RS-Canarana/MT são exemplos notáveis no contexto dessa intensa dinâmica da circulação de pessoas. Cada uma opera em várias cidades pequenas e atende a poucas capitais de estado, condição que torna as cidades médias (CORRÊA, 2007) atendidas os nós de operação mais significativos, com fluxos mais espessos na rede da circulação de passageiros. Há uma amplitude de cidades permanentemente articuladas pelas linhas de ônibus, e que, no nosso plano de análise, apresenta 162 destinos regulares em Carazinho/RS, 165 em São Miguel do Oeste/SC e 166 em Realeza/PR (ANTT, 2020a; 2020b).

Ao analisar as operações das duas linhas entre Carazinho/RS e São Félix do Xingu/PA, da empresa Helios, a capilaridade propiciada pelo modal surpreende. No percurso entre as cidades de Carazinho/RS e Cascavel/PR, são atendidas um total de 22 cidades em um percurso com pouco mais de 550 quilômetros (há um ponto de parada a cada 25 quilômetros, em média). A empresa comercializa uma série de seções curtas, como Capitão Leônidas Marques/PR-São José do Cedro/SC (144 quilômetros de distância), Capanema/PR-Guaraciaba/SC (131 quilômetros), Planalto/PR-Dionísio Cerqueira/SC (79 quilômetros), entre outras que apresentam extensões similares.

Embora sejam operadas por veículos rodoviários (sem a possibilidade de transporte de passageiros em pé), algumas seções possuem quilometragem inferior a 75 quilômetros (exemplos: Palmitos/SC-Frederico Westphalen/RS com 56 quilômetros de extensão; Maravilha/SC-Iraí/RS com 57 quilômetros), contextos que demandariam a criação de linhas semiurbanas nesses trechos. Entretanto, a quantidade anual de passageiros não justifica tal implantação e a operação dessas seções curtas corroboram com a manutenção do serviço completo, mais extenso. Além disso, essas cidades contam com outros serviços – da mesma empresa e de outras companhias – que complementam o conjunto de horários e frequências.

6. Considerações finais

Ao final deste trabalho, a construção de um diálogo teórico e reflexivo acerca da circulação de passageiros por meio do modal rodoviário, particularmente através das linhas de ônibus interestaduais, permitiu a identificação do papel do transporte coletivo regular para as cidades pequenas situadas na realidade brasileira. Mesmo que essas se apresentem sob uma miríade de formações e estruturações do fenômeno urbano, trata-se de um esforço analítico que justapõe algumas particularidades observadas na região Sul, contribuindo no vislumbre de novos debates geográficos atentos às intrínsecas relações entre região, transporte e cidades.

Embora atualmente não exista uma obrigatoriedade em realizar o atendimento às cidades brasileiras, o que poderia ser uma exigência potencializada pela autarquia reguladora federal, há a obrigatoriedade de uma frequência mínima nas operações das linhas, conforme já visto. Trata-se de um passo ainda não avançado na conjuntura regulatória, para tornar mais equânime as operações do transporte coletivo de passageiros na modalidade interestadual.

Todavia, considerando o contexto de avanço da racionalidade neoliberal no Estado brasileiro, o que implica em potenciais desmontes de atividades que vão na direção da condição sistêmica do atual estágio da economia capitalista, apontamos que o transporte rodoviário interestadual de passageiros é de fundamental relevância para as mínimas condições de acessibilidade e mobilidade entre diferentes localidades. Dadas as amplas disparidades regionais do país, apontadas de forma incansável na Geografia e em outras ciências sociais, as ações regulatórias que asseguram uma frequência mínima nos transportes coletivos se conformam como elementos que desdobram maiores atenções. Faz-se necessária a preocupação com as formas de flexibilização e de impedimento do exercício de uma cidadania já mutilada (SANTOS, 2014c [1987]). que possam ocorrer nas atuais circunstâncias.

Acerca da regulação, nota-se que, através das ações reguladoras, impostas no âmbito das verticalidades, o TRIP é burocraticamente constituído. Trata-se de uma atividade que é, ao mesmo tempo, resultado da interseção do acontecer vertical e do acontecer horizontal. Sua horizontalidade se dá à medida que potencializa as articulações num dado recorte regional.

Sua operação, ao se constituir como suporte para a circulação de pessoas, sobretudo numa realidade de ausência de outros meios de transporte, corrobora com a integração territorial, mesmo que não menos transpassada de contradições e seletividades/diferenciações (SANTOS, 2014a [1996]).

Sobre esta última questão, a seletividade, menciona-se que, conforme dados recentes da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, o número de aeródromos com voos regulares chega a 107. Trata-se de uma profunda concentração, ao se comparar tal dado do modal aéreo com o rodoviário, que contempla mais de 2 mil municípios atendidos pelo transporte rodoviário interestadual de passageiros (BRASIL, 2020; ANTT, 2020b). Isso nos leva a aspirações para novas e aprofundadas reflexões, especialmente ao se considerar os 5.570 municípios do território nacional, com suas realidades produzidas a partir das já apontadas diversidades de situações geográficas e características locais.

Notas

- ¹ Exemplo de autarquia reguladora de transporte rodoviário: Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP); exemplo de entidade pública: Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais (DER/MG).
- ² Wolkowitsch (1973, p. 163) aponta que “[...] o transporte de passageiros tem os imperativos que lhe são próprios: exigência de regularidade, controle mais rígido da qualidade dos motoristas e dos equipamentos, publicação de horários e das tarifas” (tradução nossa do original: “[...] le transport des voyageurs a des impératifs qui lui sont propres: exigences de régularité, controle plus strict des qualités des chauffers et du matériel, publicité des horaires et des tarifs”).
- ³ As classes de serviço são: convencional (com ou sem ar condicionado), executivo, semileito, leito e cama.
- ⁴ No contexto inicial dessa atividade econômica, havia a ausência de regulação no setor do TRIP. Conforme Wright (1992, p. 11) aponta, essas operações surgiram “[...] de forma espontânea, por iniciativa de particulares que adquiriram veículos importados ou adaptaram caminhões para este fim”. As discussões sobre o tema estão ampliadas em Santos (2019), além de uma abordagem geo-histórica em Lemos (2020).

Referências

- ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES. **Resolução nº 4.770, de 25 de junho de 2015**. Disponível em: <http://anttlegis.antt.gov.br>. Acesso em: 20 nov. 2018.
- ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES. **Estatísticas e estudos**. Dados cadastrais (resumo do setor). 2019. Disponível em: <https://portal.antt.gov.br/dados-cadastrais-2019>. Acesso em: 10 jun. 2019.
- ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES. **Estatísticas e estudos**. Dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP). 2020a. Disponível em: <http://antt.gov.br>. Acesso em: 20 dez. 2020.
- ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES. **Gerenciamento de autorizações**. Licenças operacionais. 2020b. Disponível em: <http://dados.antt.gov.br>. Acesso em: 06 jan. 2020.
- ARROYO, M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (Org.). **Cidades médias**: produção do espaço. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-85.
- BRASIL. Ministério da Infraestrutura. Secretaria Nacional da Aviação Civil. Sistema Hórus. **Conjuntura do setor aéreo**. 2020. Disponível em: <http://horus.labtrans.ufsc.br>. Acesso em: 20 fev. 2020.
- 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 [2001]. p. 357-374.
- CORRÊA, R. L. O sudoeste paranaense antes da colonização. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano 32, n. 1, p. 87-98, jan./mar. 1970.
- CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.
- CORRÊA, R. L. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações Geográficas**: percursos no fim de século. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 279-318.
- CORRÊA, R. L. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.

CORRÊA, R. L. **Estudos sobre a rede urbana**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

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) - Programa de Pós-Graduação 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) - Programa de Pós-Graduação 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.

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

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

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

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população**. 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao>. Acesso em: 10 dez. 2019.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população**. 2020a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao>. Acesso em: 30 out. 2020.

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

LEMOS, J. H. Z. Espaço geográfico, fluxos e migrações: contribuições para o debate a partir do transporte rodoviário de passageiros. In: ENCONTRO ESTADUAL DE GEOGRAFIA, 35, 2018, Erechim. **Anais...** Erechim; Porto Alegre: AGB; UFFS, 2018.

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**, Buenos Aires, v. 23, p. 287-318, 2020.

PERTILE, N. **Formação do espaço agroindustrial em Santa Catarina**: o processo de produção de carnes no Oeste Catarinense. 2008. 322 f. Tese (Doutorado em

Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008.

RÜCKERT, A. A construção do território no norte do Rio Grande do Sul – o caso do antigo município de Passo Fundo. **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, v. 21, p. 29-42, 1996.

SANTOS, B. C. **Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola**. 2019. 394 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

SANTOS, M. **Da totalidade ao lugar**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5. ed. São Paulo: Edusp, 2013 [1994].

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2014a [1996].

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. 6. ed. São Paulo: Edusp, 2014b [1988].

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2014c [1987].

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: 2018 [1993].

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 11. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008 [2001].

SAQUET, M. O(s) tempo(s) e o(s) território(s) da imigração no Sul do Brasil. In: SPOSITO, E.; BOMTEMPO, D.; SOUSA, A. (Org.). **Geografia e migração: movimentos, territórios e territorialidades**. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p. 109-124.

SILVEIRA, M. R. Geografia da Circulação, Transportes e Logística: construção histórica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Expressão Popular, 2011. p. 21-68.

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

WRIGHT, C. **Transporte rodoviário de ônibus**. Brasília: IPEA, 1992.

Recebido em: 11/03/2021

Aceito em: 20/04/2021