



REGULAMENTAÇÃO, PRECARIZAÇÃO E OS CIRCUITOS DO TRANSPORTE COLETIVO NA BR-163, ÁREA METROPOLITANA DE SANTARÉM - PA

Gabriel Augusto Nogueira dos Santos ¹

RESUMO

Uma das grandes discussões atuais é sobre o entendimento do transporte coletivo como direito social e econômico nas cidades. Referente a organização do sistema de transporte, é importante destacar as relações entre empresas e os múltiplos papéis do estado em tornar o serviço adequado e com segurança jurídica e uma maior eficiência. Tomando como objetivo de estudo, a BR-163, importante via de acesso dos municípios da Área Metropolitana de Santarém, a pesquisa tem como objetivo debater o âmbito do transporte a partir dos eixos viários e a importância da mesma no escoamento da produção e no entendimento da organização do sistema de transporte. Nota-se que a regulamentação do serviço se esbarra em algumas questões vinculadas a dinâmica territorial nos municípios envolvidos e a integração da gestão metropolitana, em que os circuitos da economia urbana se fazem presentes no debate da inserção do transporte dentro do espaço.

Palavras-chave: Santarém, Circuito Superior e Inferior, Área Metropolitana de Santarém, Transporte Coletivo, Regulamentação.

RESUMEN

Una de las grandes discusiones actuales es sobre la comprensión del transporte público como un derecho social y económico en las ciudades. En cuanto a la organización del sistema de transporte, es importante resaltar las relaciones entre las empresas y los múltiples roles del Estado en la adecuación del servicio y con seguridad jurídica y mayor eficiencia. Tomando como objetivo de estudio la BR-163, una importante vía de acceso para los municipios del Área Metropolitana de Santarém, la investigación tiene como objetivo debatir el alcance del transporte desde los ejes viales y su importancia en el flujo de producción y comprensión de la organización del sistema de transporte. Se observa que la regulación del servicio choca con algunos temas relacionados con la dinámica territorial en los municipios involucrados y la integración de la gestión metropolitana, en los que los circuitos de la economía urbana están presentes en el debate sobre la inserción del transporte dentro del espacio.

Palabras clave: Santarém, Circuito Superior y Inferior, Area Metropolitana de Santarém, Transporte Colectivo, Regulación.

INTRODUÇÃO

No espaço urbano, é importante a compreensão dos sistemas de transporte como elos de fluxos e fixos de bens, serviços e pessoas, de modo a entender a importância do seu planejamento dentro da cidade. Percebido ao longo da história, o papel do transporte é atrelado as dinâmicas sociais e desenvolvimentistas, sobretudo enfatizados nas suas

¹ Mestrando em Geografia e Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), graduando em Tecnologia em Logística pelo Instituto Federal do Amazonas (IFAM). Bolsista CAPES – DS. E-mail: nogueira.gabriel01@gmail.com.



interações e seus diferentes papéis dentro do espaço. No sentido em questão, é pautado o transporte coletivo com o seu papel essencial dentro das cidades, onde é definido segundo os marcos legais, como um direito essencial.

Diante dessa essencialidade, é importante destacar uma necessidade adequada ao planejamento e gestão, cuja atribuição é exclusivamente dos municípios, ou no caso de Regiões e Áreas Metropolitanas, de uma autarquia ou secretaria específica. Nota-se, com o aumento maciço em relação a criação de RMs, muitas sem obedecer aos parâmetros específicos, ocasionam conflitos em relação as jurisdições administrativas, onde ocasionam impactos na atuação dos agentes empresariais e geram inseguranças jurídicas na atuação do sistema de transporte.

Com esses aspectos, os circuitos de transporte acabam por procurar outras lógicas e amparos em relação a sua sobrevivência, tornando o aspecto do “legal” e “ilegal” cada vez mais presente nas grandes cidades. Nesse sentido, é importante a análise da teoria dos Circuitos da Economia Urbana, em que consta desde a atuação e incentivos do estado em um setor, quanto a informalidade e tentativa de sobrevivência em outro circuito, de modo a compreender que dentro de um mesmo espaço, a dualidade e a necessidade de usuários do transporte interligam com essa questão econômica dos agentes empresariais.

O trabalho em questão tem como objetivo, a compreensão dos circuitos no âmbito da regulamentação do transporte coletivo de passageiros no âmbito do direito do ir e vir. As pautas específicas na discussão estão enfatizadas no analisar da integração dos circuitos e o compreender dos marcos vinculados a regulamentação e planejamento de transportes, vinculados as necessidades sociais e econômicas vigentes do espaço.

METODOLOGIA

A metodologia destinada a este trabalho, está baseada em uma correlação das metodologias qualitativas e quantitativas. Em primeiro momento, destaca-se a revisão de literatura, tanto na perspectiva da Geografia Urbana e Circulação, quanto nos aspectos vinculados a Engenharia de Transportes e Urbanismo, de modo a trazer uma discussão multidisciplinar, mas com forte enfoque geográfico.

Em relação aos dados, foram consultadas as bases da Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito de Santarém, a partir dos itinerários e Ordens de Serviço, além da pesquisa de campo, onde o autor se coloca como pesquisador observador e participante.



Como forma complementar, entrevistas semiestruturadas foram realizadas para a consolidação dos dados secundários.

Posteriormente, a elaboração dos produtos cartográficos referentes a coleta de dados, práticas de campo são referentes as análises realizadas durante o campo e a colocação juntamente dos dados fornecidos pelos órgãos gestores. Nota-se a importância desse tipo de produto para o fortalecimento das análises referentes a configuração espacial do transporte.

REFERENCIAL TEÓRICO

- **CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA E A RELAÇÃO COM O PLANEJAMENTO E GESTÃO DE TRANSPORTES**

Em primeiro momento, o entendimento acerca do transporte e do espaço urbano, é relacionado principalmente com a questão da atuação dentro de um espaço e a formação de um território por parte do serviço. Castro (2015) destaca nesse processo, a questão dos fluxos e fixos, sendo este segundo, um item essencial na organização do transporte, a partir das infraestruturas vigentes, de modo que o Estado pode ser o provedor e também, o agente de equilíbrio em relação ao capital, neste caso, o agente empresarial.

Diante desse equilíbrio, Senna (2014) e Corrêa (2018) destacam os múltiplos papéis do poder público. Em primeiro momento, é analisado o papel dos marcos legais e das restrições em relação a organização apenas as agência ou órgãos, onde a eficácia dos marcos jurídicos podem ser questionados a partir das relações de interesse entre os agentes empresariais, enquanto que o segundo momento, entende o estado como agente modelador das estruturas vigentes e das suas múltiplas funções, de planejar e gerir o espaço de acordo com as suas necessidades.

Nesse cenário, a atuação do agente empresarial de transporte está pautada em duas vertentes: o transporte como atividade mercadológica, mas com cunho social, conforme destaca Senna (2014), além da dualidade do setor existente, conforme destaca Santos (2008), onde enfatiza a presença do transporte em ambos os circuitos do transporte de passageiros. A partir disso, é importante tratar as dinâmicas do transporte como um elo vinculado as necessidades e também a necessidade lucrativa, ressaltadas também por Vasconcellos (2000, 2001) e Mamani (2016), oriundos também de uma seguridade por parte do agente regulador.



Referentes a contextualização do papel do estado e suas particularidades, devemos analisar a importância das idiossincrasias no processo de regulação e gestão do transporte de passageiros. Com isso, a atuação das relações empresariais com o estado a partir das concessões e licitações, tornam a atuação do estado apenas como agente de concessão, fomentando um aspecto neoliberal na organização do sistema de transporte e da cidade, conforme destaca Magalhães (2008).

O papel do Estado frente as questões urbanas estão pautadas na resolução de conflitos e também, no controle necessário para uma construção pautada em um planejamento e gestão adequadas, além de alocar a cidade em panoramas vinculados a um aspecto de “legalidade”, favorecendo uma seguridade e também, uma organização padronizada. A partir disso, Maricato (2003) procura analisar a produção do espaço e seus impactos, a partir do “legal” e “ilegal”, desde a necessidade da tolerância do Estado e a multiplicidade dos agentes na produção do espaço, já ressaltados por Corrêa (1995, 2018) e a multiplicidade do Estado na organização do transporte.

Esse questionamento é a partir da multiplicidade dos agentes e promotores na construção da cidade, enfatizados os seus reflexos nos sistemas de ações e objetos do espaço, de modo que o transporte é caracterizado como elemento que deve ser presente nas políticas sociais e que acompanha o desenvolvimento da cidade, referentes as formas e funções existentes no espaço. Com isso, Santos (1985, 2004) analisa a complexidade dos objetos e ações dentro do espaço, a partir das provisões referentes as infraestruturas e as eficiências referentes as formas e funções, onde a eficiência e o investimento é acompanhado do interesse do capital na promoção e produção do espaço em questão.

Outro aspecto, é referente as ações existentes no espaço, em que Santos (2004) analisa com a inserção dos agentes públicos e externos, de modo a enfatizar uma eficácia imediata. Em outras vertentes, Vasconcellos (2000, 2001) e Ferraz e Torres (2004), refletem a atuação do estado e dos demais agentes na organização do transporte referente a dinâmica e dimensão, desde aspectos sociológicos, quanto econômicos, além das tipologias de projetos, referentes a benefícios e demandas.

Diante disso, os conceitos de forma, função e estrutura podem ser entendidos de forma individual em relação a organização espacial. A partir disso, ambos os conceitos podem ser entendidos também como conceitos de interação na modelagem do espaço, sua durabilidade e a significação social, que acompanha as transformações do espaço, referentes as dimensões que norteiam o planejamento e gestão do transporte, impactando



diretamente a mobilidade espacial e a atuação dos circuitos da economia no transporte de passageiros.

Referente a conjuntura dos circuitos da economia, Santos (2008) destaca o transporte presente nos dois circuitos, cuja questão pode ser destacada anteriormente por Henry (1999), no que o mesmo define como unidades empresariais. Nesse aspecto, vincula-se o poderio financeiro e o porte de atuação da empresa, de modo a identificar os investimentos, eficiência e problemáticas referentes a posição do agente empresarial dentro do transporte.

Ao mesmo tempo que em outras atividades o circuito inferior é vinculado com o superior, eles também são diferenciados, sobretudo no transporte. Enquanto que o superior reflete a lucratividade na atividade, o inferior é focado no abrigo e na sobrevivência dos agentes envolvidos. Santos (2008) e Costa (2016) refletem essa organização a partir de uma vinculação referente apenas aos agentes envolvidos no transporte, de modo a tornar aquilo fidelizado, mas sem uma seguridade operacional e jurídica eficiente.

Diante desse cenário de planejamento, gestão, dimensões e políticas, entende-se o transporte presente na construção do espaço, de modo a pensar um desenvolvimento e impactos no gerenciamento da produção do espaço. Pensa-se, a governança como elemento primordial para os processos e marcos jurídicos, de modo a entender os múltiplos papéis do estado e de seus agentes na construção.

- **A CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SANTARÉM**

No que se refere a Região Metropolitana de Santarém, dois contrastes aparecem na sua formulação: as relações existentes entre a cidade sede e os municípios integrantes se construíram de uma forma diferenciada. Gomes (2017) refere acerca da criação da RM como um aspecto de dependência entre a cidade-polo e a periferia, onde esta última se consolidou até pouco tempo, como distritos da cidade de Santarém e cuja emancipação recente, ainda traz uma relação de dependência econômica e até política, enfatizadas ainda pelos eixos viários, considerados como parte da expansão urbana da cidade-polo.

Outrora, em relação aos pensamentos e vinculações sobre as atuais Regiões Metropolitanas, Davidovich (2003) e Mencio e Zioni (2017) refletem a organização do Estado na formulação e proposição, uma variedade de situações, muitas vezes fora do Estatuto da MetrÓpole, de modo a enfatizar o centralismo político como principal vertente



na criação e fortalecimento das Regiões ou Áreas Metropolitanas, deixando de fora as relações de integração e demografias existentes. Com isso, é percebido posteriormente, os impactos referentes a governança e as dinâmicas intermunicipais referentes aos serviços básicos. No caso da Área Metropolitana de Santarém, é nítido a falta de integração dos agentes, culminando com a inexistência de planos de atuação e definição referente aos serviços essenciais.

Tendo em consideração essa particularidade do surgimento e do fortalecimento dessas dependências e seus circuitos, é importante analisar a Região Metropolitana de Santarém em seu formato, uma forte ligação rodoviária, onde além da participação no escoamento da produção local, como é o caso da BR-163, ainda exerce influência no deslocamento de pessoas e uma especulação imobiliária, de modo a influenciar nas relações campo x cidade em seus formatos periurbanos.

Em relação ao processo da criação das RMs, uma das principais questões, é relacionadas as mudanças nas morfologias e posteriormente, nos objetos e dinâmicas urbanas. Schuber (2019) e Leite (2019), destacam a existência dos grandes projetos como agentes de mudança referentes a urbanização, pautada pelos novos objetos técnicos e aos hábitos desenvolvidos nas relações dentro da cidade, posteriormente, influenciando o campo e as morfologias da cidade, conforme destaca Gomes (2017).

Referente aos espaços urbanos e periurbanos, sendo este último um conceito referente, pauta as novas relações campo x cidade. A definição de Vale e Gerardi (2007) é referente a questão da suburbanização, relacionada a um crescimento contínuo urbano e vinculado as questões de uma periferação do espaço, alocadas a expulsão do centro urbano, na qual os autores enfatizam a denominação de uma suburbanização “às avessas”, em que muitas das vezes essas áreas podem ser consideradas como uma possível área de expansão e posteriormente, especulação imobiliária, já existente em áreas consolidadas da cidade e causando a expulsão dos menos abastados para essa região, considerada por muitos uma periferia, por outros uma área a ser expandida.

Analisados nesse sentido pelos autores, enfatizamos o processo de periurbanização ou rururbanização. Nesse sentido, as relações campo x cidade se tornam um pouco mais evidentes, na qual é caracterizada por um crescimento descontínuo, além de serem consideradas uma zona de transição entre a cidade e as áreas rurais, principalmente no que tange as atividades econômicas. É importante perceber a gênese dos circuitos periurbanos e urbanos, de modo a enfatizar uma rápida evolução urbana, de



modo que as relações rurais são obrigadas a mudarem suas áreas produtivas ou se inserirem no contexto urbano. Ao longo da história, é importante analisar as diversas concepções do espaço, de modo a analisar as diferenciações e estratégias dos empreendimentos urbanos, de modo a pautar as definições da produção e reprodução do espaço a partir dos interesses do Estado e do capital.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

• CONJUTURAS ORGANIZACIONAIS DO TRANSPORTE NA ÁREA METROPOLITANA DE SANTARÉM

A grande preocupação referente a entender o transporte, é referente as tipologias organizacionais (linhas, empresas) e como isso é aplicado ao sistema de transporte. No âmbito da Área Metropolitana de Santarém, existem quatro tipologias de itinerários, divididos nas seguintes conjunturas: as linhas urbanas, de competência da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMT), que percorrem a mancha urbana e as áreas de expansão do município de Santarém, sendo as de áreas de expansão denominadas de periurbanas.

Em outro aspecto, a existência dos itinerários rurais, fora dessa área estabelecida no Plano Diretor de Santarém, recebem a denominação de intramunicipais. No âmbito dos municípios de Belterra e Mojuí dos Campos, cuja interligação pela BR-163, têm-se os a regulação e concessão de itinerários intermunicipais a partir Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Pará (ARCON). Na denominada “margem”, existem as linhas rurais desses municípios que interligam com Santarém, denominadas de rurais e sem qualquer formato de regulamentação, trazendo litígios relacionados a conjunturas governamentais e de operacionabilidade.

Referentes a organização empresarial, pode ser percebido no âmbito urbano, a forte presença de um empresariado originário da cidade, entendendo a partir das noções de Henry (1999), que destaca cerca de sete tipos de unidades empresariais: individuais, artesanais, familiares, tradicionais, evolutivas, modernizantes, hegemônicas e monopolizantes. Essa divisão ocorre desde o formato de inserção, quanto das gerações administrativas, que são divididas desde espólios familiares a atuação de um grupo societário.

Um diagnóstico relacionado a área de estudo, percebe-se a existência de cinco tipos, excluindo os aspectos hegemônicas e monopolizantes. Boa parte da inserção começa

como operadores individuais, oriundos das comunidades rurais ou até mesmo, fomentado a partir de associação com empresas já operantes, posteriormente resultando em compra posterior de ativos e passivos empresariais (linhas, carros e funcionários). Além disso, as ramificações familiares são fatores primordiais para a existência de grupos empresariais ou separações em novas empresas, mas atrelados a uma forte relação societária e compartilhamento operacional.

Com isso, entende-se a formação do sistema operacional de Santarém vinculada a uma territorialização dividida em oligopólios ou monopólios de linhas e itinerários, tendo como contrapartida, os eixos viários ou até mesmo, os repasses posteriores dos ativos empresariais, conforme visto abaixo.

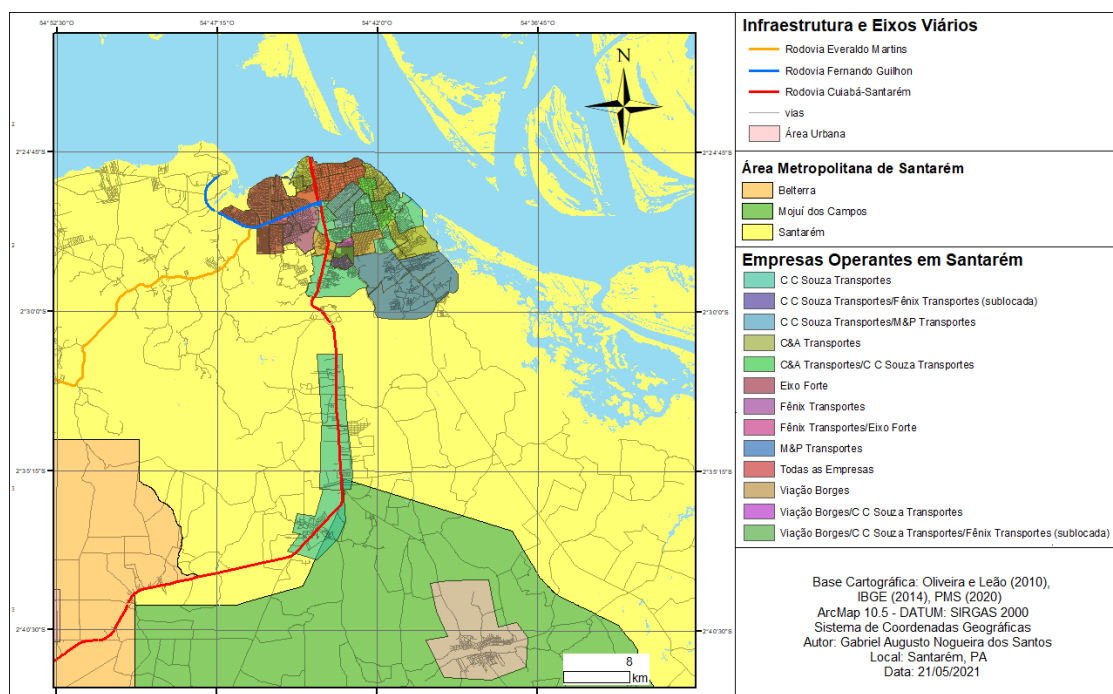


Figura 1 – Territorialidade empresarial na área urbana de Santarém
Elaborado por: Santos (2021)

A partir desse processo de monopolização e surgimento dos grupos, os embates relacionados estão presentes principalmente nos eixos viários, devido a renumeração tarifária existente na área. Em relação a área urbana, a lucratividade é advinda por passageiro, o que traz concorrência tanto no transporte regular, quanto com os alternativos ou rurais. Isso é visto principalmente nas rodovias em questão, que a disputa entre as linhas urbanas e rurais, em que é destacado neste último, as intermunicipais regulamentadas pela ARCON, conforme visto abaixo.



Figura 2 – Urbano e Intermunicipal na área da BR-163
Acervo de Trabalho de Campo

Diante desse cenário, é sinalizado uma dualidade existente a partir da falta de uma governança adequada referente a organização do transporte na Área Metropolitana de Santarém: sobrevivência e eficiência. Relacionado ao contexto de sobrevivência, devemos remeter aos circuitos da economia, em que Santos (2008) reflete essa conjuntura do circuitos informais, como flexíveis em relação as suas demandas, em quanto que o superior exerce toda uma padronização e seguridade em sua atuação, contando principalmente com a ajuda governamental para sua atuação e com uma forte presença do capital.

Diante disso, a influencia do circuito e organização poderá ditar a concorrência nas diversas áreas, desde os Polos Geradores de Viagem, quanto dos principais eixos viários, cuja interligação cruza com as diversas neessidades existentes dentro do território e do espaço analisado.

- **EIXOS VIÁRIOS RODOVIÁRIOS – A INTERLIGAÇÃO DA BR-163 COM BELTERRA E MOJUÍ DOS CAMPOS**

Referentes aos eixos viários, devemos entender a seguinte conjuntura: como uma rodovia influencia tanto na dinâmica do espaço ou como isso influencia na formação do Polo Gerador e Indutor das viagens dentro da cidade ou de uma área metropolitana. A partir disso, a BR-163 entra como um forte elo das relações cidade x campo, pela influência na organização recente do espaço urbano de Santarém, quanto pela interligação com outras áreas urbanas e rurais.



Relacionados a esse termo, podemos trazer a questão dos Polos Geradores de Viagem (PGV), também denominados Polos Geradores de Tráfego. As definições apontadas por Mendes e Sorratini (2010) e Soares (2017) estão referentes a empreendimento que são capazes de produzir incrementos em relação as viagens. Nesse sentido, os eixos viários estão relacionados principalmente ao surgimento de novos tentáculos relacionados as parcelas de serviços urbanos e infraestrutura.

Referentes aos PGVs, em relação a destinação dos produtos oriundos das comunidades rurais, foram identificados dois locais: a Feira da Candilha e o Mercado 2000 (figura 3), onde existem pontos de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias oriundas das comunidades, ressaltando ao mesmo tempo a atuação do estado em delimitar as áreas referentes ao transporte, mas entrar em litígio frente ao processo de regulamentação e gestão das linhas em questão.



Figura 3 – Itinerários na área da BR-163 (A – Comunidade São José e Santa Júlia; B – Açaizal do Prata e Palhau do Una)

Acervo de Trabalho de Campo

Referente a esse processo de integração macro e microrregional dentro do espaço, Costa (2016) destaca a conjuntura da interação espacial entre os diferentes núcleos como uma forma de promoção a produção e reprodução do espaço a partir da apropriação de agentes espaciais. Nesse sentido, o transporte pode ser considerado como um elo de implicações no crescimento econômico e na ampliação do que é a centralidade espacial, no caso, através da cidade de Santarém.

Um outro aspecto, é percebido uma dualidade referente a organização do transporte no âmbito rural. No caso da BR-163, como a mesma é uma via principal de escoamento das comunidades de Belterra e Mojuí dos Campos, elas acompanham um cenário referente a não-legalização por parte da ARCON, onde boa parte das suas definições estão ligadas com o cenário existente das comunidades, além de outorgas ainda oriundas de um cenário que os municípios ainda eram considerados distritos de Santarém, conforme visto abaixo.

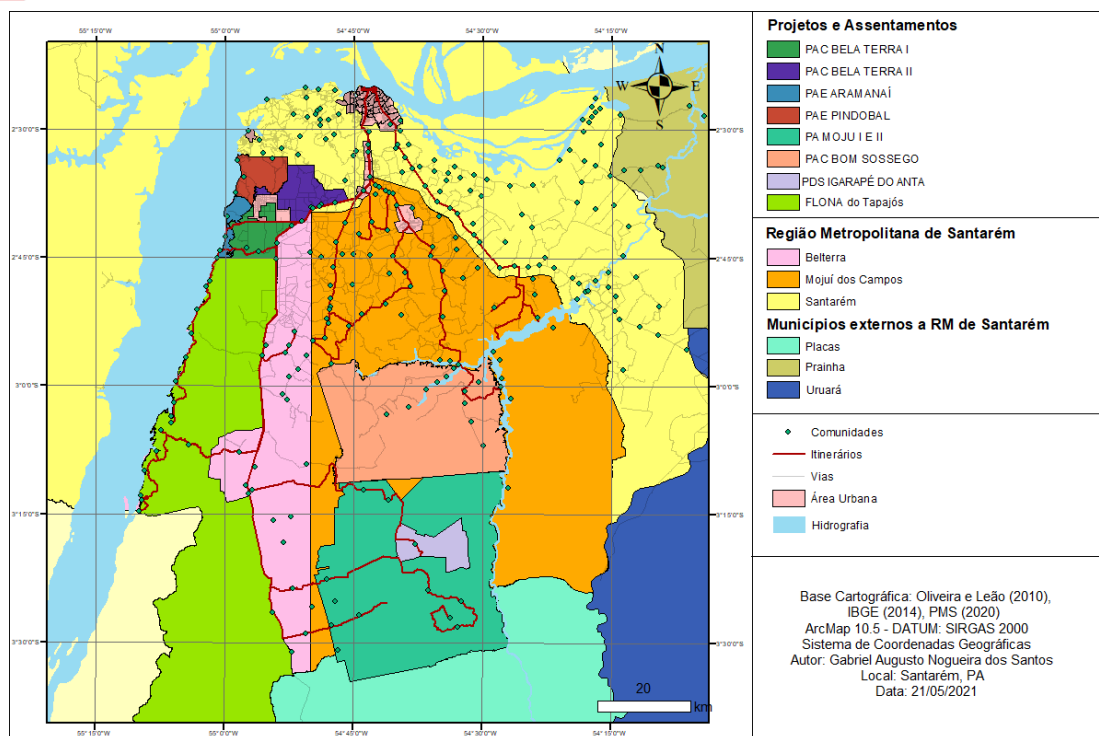


Figura 4 – Linhas de ônibus rurais para Belterra e Mojuí dos Campos

Elaborado por: Santos (2021)

Percebe-se por tanto, a partir dos itinerários em questão, a importância de Santarém como centralidade econômica, social e política da Área Metropolitana e a boa parte da configuração dos itinerários pela BR-163. Um aspecto pertinente para a inserção do transporte nos dois circuitos, está vinculada também ao cooperativismo existente entre os operadores, de modo a angariar uma possível seguridade jurídica na operação, tanto em aspectos tarifários, quanto nas futuras relações de trabalho a surgirem, a partir de um processo de organização e governança metropolitana.

Entende-se a atuação do transporte rural e intermunicipal no âmbito da BR-163 como um fator de particularidades referentes a falta de controle e conotações vinculadas a associações de moradores, tornando a discussão referente ao transporte não somente como direito social, mas como um direito de ir e vir e de se inserir nos circuitos existentes na cidade-polo e suas proximidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em primeiro momento, é importante compreender as relações entre estado e agentes empresariais, a partir da outorga de concessões e regulamentações previstas no sistema de transporte, cujo objetivo é contribuir para uma maior eficiência e uma padronização operacional, atrativo essencial para o usuário. Devido aos entraves jurídicos e



operacionais no aspecto metropolitano, o processo de organização e planejamento a longo prazo se torna problemático, visto que a oferta e a presença de agentes dentro e fora dos circuitos, ocasionam problemas de seguridade operacional e conflitos em relação as suas áreas de atuação.

No âmbito da BR-163, considerada uma das mais importantes vias de ligação entre os municípios, o surgimento de comunidades nos últimos anos e a especulação imobiliária a partir do capital privado, fomentou o surgimento de monopólios operacionais em algumas áreas, relacionadas sobretudo com as linhas municipais de Santarém. Já em relação aos itinerários com as sedes municipais, comunidades e Projetos de Assentamento, a organização basicamente é fomentada pelos próprios permissionários, com horários e demandas específicas, refletindo em uma competitividade pela sobrevivência e uma falta de eficiência na operação.

A partir desse cenário, entende-se a BR-163 como um vetor essencial de desenvolvimento econômico, social e político da Área Metropolitana de Santarém. É destacado uma interação existente entre o centro e a periferia se consolida a partir da sazonalidade e da crescente necessidade de escoamento produtivo e da dependência dos serviços básicos presentes no pólo, neste caso, a cidade de Santarém.

REFERÊNCIAS

CASTRO, C.J.N. **Transporte Público de Passageiros: uma análise sobre as Territorialidades das empresas de ônibus urbano regulamentadas na Região Metropolitana de Belém (2000-2012)**. 2015, 159f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

CORRÊA, R.L. **O Espaço Urbano**. 3. Ed. São Paulo: Ática, 1995. 93p.

CORRÊA, R.L. **Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do espaço**. In: CARLOS, A.F.A; SOUZA, M.L; SPOSITO, M.E.B. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. 1. ed. São Paulo: Contexto, 2018, p.41-52.

DAVIDOVICH, F. **Diferenciação da espacialidade da metrópole no Brasil: referências para a gestão**. Cadernos Metrópole, n. 9, p. 135-163, maio, 2003.

FERRAZ, A.C; TORRES, I.E. **Transporte Público Urbano**. 1. ed. São Carlos: Rima Editora, 2004. 428p

GOMES, T.V. **Santarém: uma articulação possível entre urbanização e natureza**. 2017. 114f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Belém.



HENRY, E. **OnibuCad, cadastramento tipológico e dinâmica de escala da viação**. In: BRASILEIRO, Anísio. HENRY, Etienne (Org.). *Viação Ilimitada: Ônibus das Cidades Brasileiras*. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999, p.233-282.

LEITE, G.C.S. **Por um ordenamento cívico do território: uma reflexão crítica sobre o planejamento urbano e regional a partir da obra de Milton Santos**. 2019, 499f. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Belém

MAGALHÃES, F.N.C. **Da metrópole à cidade-região: na direção de um novo arranjo espacial metropolitano?** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), v. 10 n.2, p. 9-27, 2008.

MAMANI, H.A. **Transporte urbano e informal: quadros da Associação Nacional de Transportes Públicos**. Novos Cadernos NAEA, v. 19, n. 3, p. 93-112, 2016.

MARICATO, E. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos Avançados, São Paulo - IEA USP, v. 17, n.48, p. 151-166, 2003.

MENCIO, M.; ZIONI, S.M. **A caracterização das Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas pelo IBGE: Limites e Avanços do Estatuto da Metrópole**. In: Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2017, São Paulo. *Desenvolvimento, Crise e Resistência: Quais os caminhos do Planejamento Urbano e Regional?* São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2017. p.1-22

MENDES, E.O.; SORRATINI, J.A. **Pólo gerador de viagem: estudo do terminal urbano de ônibus**. In: IV Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado, Sustentável. 2010, Faro, Portugal. p.1-12

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 2004, 384p

SANTOS, M. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985, 88f.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: EDUSP, 2008, 433 p.

SCHUBER, E.S.M. **Neodesenvolvimentismo, reestruturação urbana e cidades médias na Amazônia: o exemplo de Itaituba na sub-região do Tapajós**. 2019. 382 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Socioambiental) - Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém.

SENNA, L.A.S. **Economia e Planejamento dos Transportes**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014, 273p.



SOARES, L.R.S. **A dispersão metropolitana e seus efeitos sobre a mobilidade urbana nos principais corredores viários da região metropolitana de Belém-PA.** 2017, 185f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Belém.

VALE, A.R.; GERARDI, L.H.O. **Crescimento urbano e teorias sobre o espaço periurbano: analisando o caso do município de Araraquara (SP).** In: Lucia Helena de Oliveira Gerardi; Pompeu Figueiredo de Carvalho. (Org.). Geografia: ações e reflexões. Rio Claro: AGETEO, 2007, p. 231-246.

VASCONCELLOS, E.A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas.** São Paulo: Editora Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, E.A. **Transporte Urbano: Espaço e Equidade.** São Paulo: Editora Annablume, 2001.