



REDES GEOGRÁFICAS E TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS NAS CIDADES TOCANTINENSES

Bruno Candido dos Santos ¹
Mónica Arroyo ²

RESUMO

As redes geográficas são centrais para o entendimento da organização espacial e das interações espaciais. Neste contexto, o transporte rodoviário de passageiros é um serviço público que propicia um conjunto importante de interações a partir do uso das redes rodoviária e urbana, o que torna central a discussão acerca das relações entre as redes geográficas e as ligações de transporte coletivo de pessoas, que no Brasil são reguladas e delegadas pelo Poder Público. Diante de tais prerrogativas, este artigo tem como objetivo debater o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil a partir da análise das redes geográficas no estado do Tocantins. Para tanto, serão discutidas as relações entre as redes urbana e rodoviária e as implicações no transporte rodoviário interestadual de passageiros para o estado tocantinense, com a análise de dados relativos ao serviço de longa distância regulado no âmbito nacional pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Palavras-chave: Redes geográficas, Rede urbana, Rede rodoviária, Transporte rodoviário de passageiros, Tocantins.

ABSTRACT

The geographic networks are central to understanding spatial organization and spatial interactions. In this context, road passenger transport is a public service that provides an important set of interactions based on the use of road and urban networks, which makes the discussion about the relationships between geographic networks and public transport connections for people central, which in Brazil are regulated and delegated by the Public Power. Given such prerogatives, this article aims to debate the interstate road passenger transport in Brazil based on the analysis of geographic networks in the state of Tocantins. To this end, the relationships between the urban and road networks and the implications for interstate road transport of passengers for the state of Tocantins will be discussed, with the analysis of data relating to long-distance service regulated at the national level by the Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Keywords: Geographic networks, Urban network, Road network, Road passenger transport. Tocantins.

¹ Doutorando em Geografia pelo programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo e pesquisador do Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental (LABOPLAN/USP). Membro do Grupo de Estudos em Transporte Urbano-Regional (GETUR) e do Grupo Rede Mobilidade Periferias (UNIFESP). E-mail: bruno.santos@usp.br

² Professora doutora pelo programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo e pesquisador do Laboratório de Geografia Política e Planejamento Territorial e Ambiental (LABOPLAN/USP).

O transporte rodoviário de passageiros é um serviço público de suma importância para o provimento de deslocamentos de pessoas e mercadorias pelo território. Trata-se de um serviço delegado pelo Estado a operadores privados e regulado pelos entes federativos em seus respectivos âmbitos. As linhas intermunicipais são geridas pelas unidades federativas ao passo que as interestaduais são controladas pela União.

Além de um serviço público estratégico, o transporte rodoviário de passageiros é uma atividade econômica estabelecida no Brasil desde as primeiras décadas do século XX, pois as primeiras empresas do setor se originaram nas décadas de 1920 e 1930, sobretudo em cidades de pequeno e médio porte na rede urbana. Ressalta-se que à época as viagens eram lentas, custosas e perigosas, pois boa parte dos trajetos não possuíam vias pavimentadas e os traçados eram majoritariamente sinuosos.

A evolução das redes técnicas foi primordial para a expansão do serviço pelo território, pois propiciou o adensamento dos fluxos e a expansão das linhas e empresas. O crescimento demográfico é indissociável desta evolução, pois os fluxos migratórios que percolaram parte considerável do território foram responsáveis por incrementar a demanda pelo serviço de transporte de passageiros. Parte das companhias fundadas à época operam até os dias atuais, o que demonstra a prevalência do sistema de movimento rodoviário e a robustez adquirida por estas empresas no segmento de transportes no País (STIEL, 2001; LIMA, 2012).

Os centros na rede urbana são interconectados por outras redes geográficas. No contexto brasileiro, a rede rodoviária assume papel primaz na efetivação de interações espaciais diversas pelo território, pois está presente em todas as macrorregiões brasileiras de forma capilar. Trata-se de uma rede técnica que recebeu a partir de 1930 maior atenção para o planejamento, construção, aprimoramento, manutenção e ampliação dos fixos geográficos que propiciam a realização dos fluxos e o incremento paulatino e intenso do movimento de pessoas e cargas.

A evolução das redes técnicas foi primordial para a expansão do serviço pelo território, pois propiciou o adensamento dos fluxos e a expansão das linhas e empresas. O crescimento demográfico é indissociável desta evolução, pois os fluxos migratórios que percolaram parte considerável do território foram responsáveis por incrementar a demanda pelo serviço de transporte de passageiros. “A formação de redes de comunicação para o deslocamento de pessoas e de mercadorias [...] permite lembrar que o espaço, embora



continue sendo o mesmo, tem suas dimensões modificadas para as diferentes classes sociais” (SPOSITO, 2008, p. 148).

A discussão do transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros no Brasil perpassa pelas redes urbana e rodoviária. O transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros no Brasil é regulado pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), autarquia responsável pela autorização e controle das ligações interestaduais e internacionais no Brasil. Este serviço possui importantes gratuidades e capilaridade importante no território nacional, já que atende a 25 estados (exceto Amapá) e ao Distrito Federal e atende 2.179 municípios com 203 empresas e 4.065 linhas de longa distância (com mais de 75 quilômetros de extensão) agrupadas em 2.313 ligações (ANTT, 2023).

No Brasil, o transporte coletivo rodoviário de passageiros transportou em 2019 em linhas interestaduais e internacionais 80.048.030 passageiros (ANTT, 2020), dos quais 5.895.842 gratuidades baseadas na comprovação de renda e previstas pela legislação nacional. Dos mais de 80 milhões de passageiros, 39.962.913 foram transportados no serviço de longa distância, em que são utilizados ônibus do tipo “rodoviário” que não permitem o transporte de passageiros em pé.

Este trabalho³ tem como premissa analisar o transporte rodoviário interestadual de passageiros à luz das redes geográficas a partir do recorte territorial que reúne os municípios tocantinenses atendidos por ligações interestaduais. Para tanto, a discussão reúne elementos que versam sobre a organização das redes urbana e rodoviária no estado com a finalidade de elucidar os principais centros e pontos de integração que são utilizados pelo transporte de passageiros. O debate prossegue com reflexões acerca da circulação de passageiros e da disposição dos fluxos pela rede, o que propicia o entendimento acerca das inserções do Tocantins na divisão territorial do trabalho brasileira por intermédio do transporte rodoviário.

METODOLOGIA

Fora realizado levantamento bibliográfico e pesquisa documental para obtenção de informações atinentes ao histórico das rodovias brasileiras. Os dados referentes à rede rodoviária brasileira foram obtidos no sítio eletrônico do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em que foram realizadas consultas relativas ao traçado

³ Este trabalho é parte de pesquisa de doutorado que estuda o transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil a partir da divisão territorial do trabalho, do desenvolvimento desigual e das redes geográficas, com início em janeiro de 2020 e término estimado em dezembro de 2023.



das rodovias e cidades atendidas. As informações referentes ao contrato de pedagiamento da BR-153 foram obtidas no sítio eletrônico da concessionária Ecovias do Araguaia.

Os dados relativos às cidades tocantinenses foram obtidos no sítio eletrônico do Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). às ligações rodoviárias foram obtidos no sítio eletrônico da Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), que possui um sistema de dados alocado no endereço <https://dados.antt.gov.br/>, em que se realizara o download do arquivo CSV denominado “Empresas, Linhas e Seções”, que contém informações de todas as linhas rodoviárias geridas pela Agência. A partir deste conjunto de dados, foram filtrados os valores referentes às ligações que atendem ao estado do Tocantins em seus trajetos, para subsidiar a composição de tabelas, quadros e mapas, que foram construídos, respectivamente, nos programas Microsoft Power Bi, Microsoft Excel, LibreOffice Calc e ArcMap 10.5.

REFERENCIAL TEÓRICO

Este trabalho tem a categoria espaço como central para alicerçar os debates. Parte-se de Santos (2013 [1994], p. 86), que propõe “entender o espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações”. Ressalta-se que “os sistemas de objetos não funcionam e não têm realidade filosófica [...] se os vemos separados dos sistemas de ações. Os sistemas de ações também não se dão sem os sistemas de objetos”. (SANTOS, 2013 [1994], p. 86).

O espaço pode ser estudado a partir dos fixos e fluxos. Enquanto os fixos são os instrumentos de trabalho e as forças produtivas propriamente ditas, os fluxos são a circulação e o movimento. Tais fixos e fluxos, interagindo mutuamente, formam o espaço geográfico e auxiliam na apreensão da organização espacial e das diversas atividades econômicas nele inscritas. Por fim, os fixos, naturais e sociais, formam os sistemas de engenharia, que estão presentes em qualquer tipo de sociedade (SANTOS, 2014 [1988]). Os fixos e fluxos são parte das redes geográficas, entendidas por Corrêa (2012, p. 200) como “o conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos”.

A rede urbana pode ser definida como um conjunto de centros articulados funcionalmente (CORRÊA, 1997, 2006 [1997]). Estes são “resultado de complexos e mutáveis processos engendrados por diversos agentes sociais” (CORRÊA, 2006 [1997], p. 311). Na rede urbana se manifestam a integração nacional e a globalização, por intermédio de suas nuances e especificidades.



A rede urbana possibilita uma compreensão do desenvolvimento urbano e regional, já que é simultaneamente condição para e reflexo da divisão territorial do trabalho (CORRÊA, 2006 [1997]; FRESCA, 2010). Ela detém diversos fixos geográficos primordiais para a circulação, pois nas cidades estão localizados diversos terminais de cargas e passageiros, estruturas de controle e fiscalização das atividades de transporte, como autarquias e órgãos públicos, sedes e filiais de empresas transportadoras. Esta rede é conectada por sistemas de movimento como o aeroviário, o aquaviário, o ferroviário e o rodoviário (CONTEL, 2012 [2001]).

O conjunto de sistemas de engenharia e a dinâmica dos fluxos são constituídos por redes. Enquanto Corrêa (1997, p. 107) aponta que uma rede geográfica é o “conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações”, Raffestin (1993 [1980], p. 156) define rede como “um sistema de linhas que desenham tramas”. Santos (2012 [1996], p. 262), por sua vez, ressalta que “a rede também é social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam”.

A rede é, portanto, reflexo e condição da produção do espaço, da organização espacial e dos processos de circulação e comunicação. “As redes geográficas são redes sociais espacializadas. São sociais em virtude de serem construções humanas, elaboradas no âmbito de relações sociais de toda ordem, envolvendo poder e cooperação, além daquelas de outras esferas da vida” (CORRÊA, 2012, p. 200).

A rede é um instrumento basilar para o exercício do poder, pois permite a circulação e a comunicação, que ocorrem simultaneamente, complementando-se e se diferenciando conforme o que é transferido, sendo a comunicação, em linhas gerais, responsável pela transferência de informações e a circulação pelo movimento de bens e pessoas (RAFFESTIN, 1993 [1980], SANTOS, 2012 [1996], DIAS, 2012 [1995]).

As redes geográficas são imprescindíveis para a organização espacial e para a articulação entre lugares diversos, propiciando a especialização produtiva. Segundo Santos (2012 [1996], p. 278), “os progressos técnicos e científicos permitem produzir muito mais utilizando uma porção menor do espaço graças aos enormes ganhos de produtividade”. A difusão dos transportes possibilita aos lugares se especializarem, de modo que uma crescente divisão territorial do trabalho se estabelece e as trocas passam a ocorrer em espaços mais amplos (ARROYO, 2006).

Para o debate dos transportes no Brasil, a compreensão da organização da rede rodoviária é de importância central. “As rodovias tornaram-se um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova

divisão territorial do trabalho que se esboçou nas próximas décadas” (XAVIER, 2012 [2001], p. 333). A rede rodoviária brasileira forma um par indissociável com a rede urbana nacional, que é central para o entendimento do transporte de passageiros, já que as duas redes ilustram as facetas dessa atividade (SANTOS, 2019).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

A organização espacial do estado do Tocantins remonta à mineração iniciada a partir do século XVIII, que teve o rio Tocantins como uma das principais vias de penetração e escoamento da produção mineral. Surge neste contexto o povoado de Porto Real em 1738, embrião da atual cidade de Porto Nacional/TO⁴. Após a decadência da mineração nesta porção do território goiano-tocantinense, os vetores logísticos serão de suma importância para o povoamento e a integração regional. As rodovias BR-153 (Transbrasiliana) e BR-010 (Belém-Brasília) se tornaram eixos estruturantes da rede urbana no norte goiano e no estado do Tocantins (MAPA 1).

A Transbrasiliana interliga o Sul e o Sudeste do Brasil com o estado do Pará, passando por cidades importantes como Ponta Grossa/PR, São José do Rio Preto/SP e Goiânia/GO, sendo responsável pela dinamização de cidades como Porangatu/GO⁵ e Gurupi/TO⁶. A primeira tem sua formação vinculada ao povoamento iniciado no século XVIII em virtude da mineração, funcionando primordialmente como aldeamento, pouso de tropas e presídio no período colonial. A segunda emerge também no século XVIII como ponto de garimpo de cristais e atividades agrícolas.

A indissociabilidade das redes urbana e rodoviária é fundamental para a compreensão do funcionamento do serviço no território do Tocantins, pois são dotadas de fixos geográficos que organizam fluxos espessos, sobretudo entre as macrorregiões Nordeste e o Centro-Oeste. O estado tocaninense tem na BR-153 sua principal rodovia, que funciona como importante elemento integrador do estado no sentido Norte-Sul e se estende de Xambioá, divisa com o estado do Pará, à beira do Rio Araguaia, até Talismã, na divisa com Goiás.

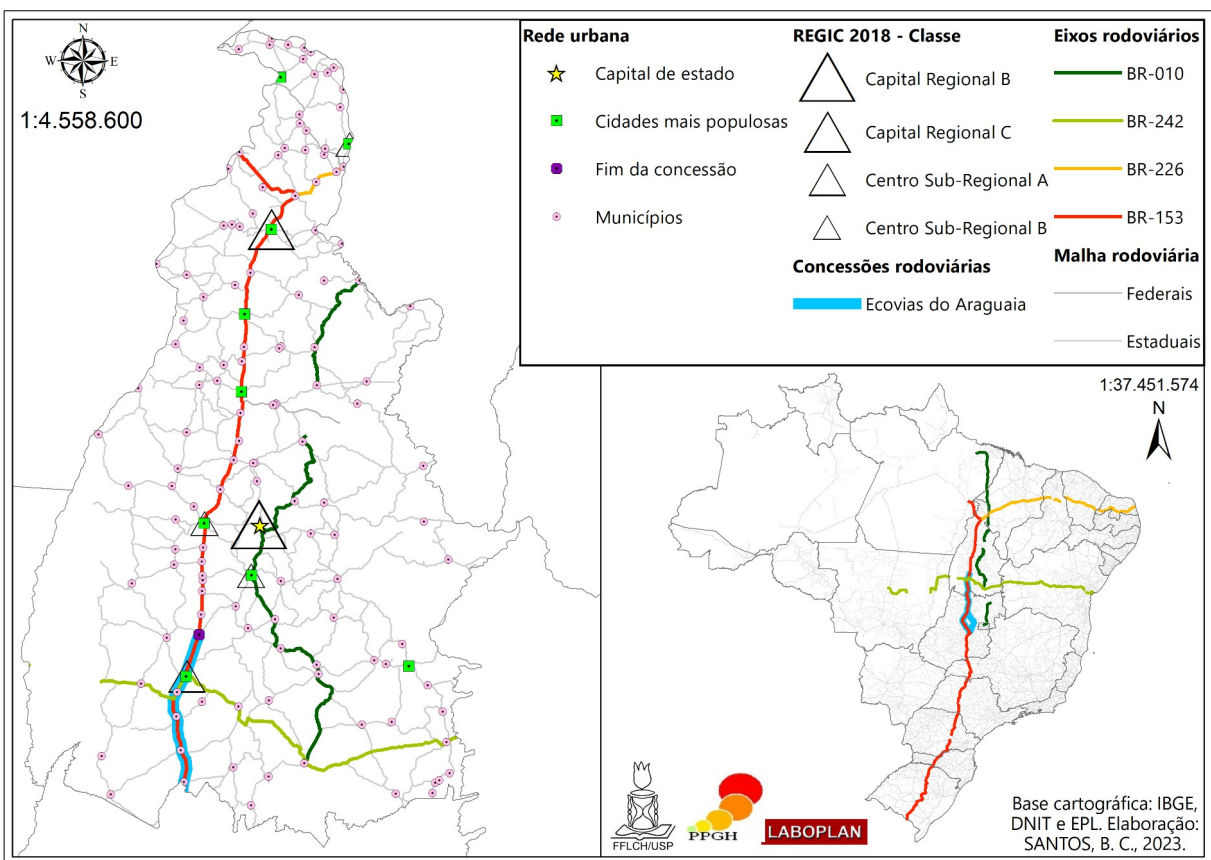
⁴ “O povoado de Porto Real foi elevado à condição de cidade, com a denominação de Porto Imperial, pela Lei Provincial ou Resolução Provincial n.º 333, de 13-07-1861, e pelo Decreto Estadual n.º 21, de 07-03-1890, o município de Porto Imperial tomou a denominação de Porto Nacional” (IBGE, 2019).

⁵ “Elevado à categoria de município com a denominação de Porangatu, pela Lei Estadual n.º 122, de 25-08-1948, desmembrado de Uruaçu” (IBGE, 2019).

⁶ “Em 1956, elevou-se o povoado a Distrito, pertencente a Porto Nacional e, em 1958, alcançou sua emancipação político-administrativa, dando-se a instalação no ano seguinte” (IBGE, 2019).

A rodovia BR-153 se inicia em Marabá/PA e se estende até Aceguá/RS, na fronteira com o Uruguai, em uma extensão de 3.590 quilômetros. Trata-se da principal rodovia do “Brasil interior”, pois dinamiza a circulação de regiões distantes da faixa costeira, sendo largamente utilizada pelo transporte rodoviário de cargas e sobretudo de passageiros quando se considera o conjunto de ligações entre o interior sulista e o Polígono Pioneiro, bem como para além deste.

MAPA 1. TOCANTINS: Organização das redes urbana e rodoviária



Elaboração: SANTOS, B. C., 2023.

Já a rodovia Belém-Brasília se constituiu a partir da década de 1960 como importante eixo para o escoamento de mercadorias e para a estruturação da rede urbana tocantinense, sendo responsável pelo surgimento de diversas cidades ao longo de seu percurso e pela articulação da rede de relações ali instalada (AJARA et al, 1991; GOMES; TEIXEIRA e BARBOSA, 2004). As BRs 153 e 010 corroboraram com a densificação e diversificação das interações espaciais entre o Norte, Nordeste e Centro-Oeste, pois nessas rodovias temos as capitais de estado Belém/PA, Goiânia/GO e a capital federal e também a possibilidade na região do Bico do Papagaio (norte tocantinense) de conexão com rodovias que se destinam a



... cidades como São Luís/MA e Teresina/PI, como a BR-226. Finalmente, as conexões com o oeste baiano são propiciadas pela BR-242 (MAPA 1).

A partir da década de 1970 se verifica na região do norte goiano um incremento demográfico expressivo (QUADRO 1) em decorrência da expansão da fronteira agrícola e do processo de integração nacional ensejado pela Ditadura Militar. Centros como Gurupi/TO, Porto Nacional/TO e Porangatu passam a ser estratégicos, pois se tornam polos agroindustriais.

QUADRO 1. BRASIL: População de Gurupi/TO, Palmas/TO, Porangatu/GO e Porto Nacional/TO no período 1970-1996

Município (UF)	Habitanes			
	1970	1980	1991	1996
Gurupi (TO)	24.660	38.653	56.752	64.725
Palmas (TO)	0	0	24.334	86.116
Porangatu (GO)	25.874	34.881	41.086	41.222
Porto Nacional (TO)	31.517	39.327	43.224	43.365

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 1970, 1980 e 1991; Contagem da população 1996. Organização e elaboração: SANTOS, B. C., 2023.

O crescimento expressivo de Gurupi/TO entre 1970 e 1980 se explica pelo fato da cidade ser em certa medida passagem obrigatória nos deslocamentos norte-sul (AJARA et al, 1991). Embora o mesmo se aplique para Porangatu/GO e Porto Nacional/TO, é a cidade gurupiense que registrará crescimento acima de 200% entre 1970 e 1996, ao passo que tal panorama será mais tímido para as demais cidades (GRÁFICO 1), com exceção da nova capital tocantinense, Palmas, que fora instalada em 1989 e já na contagem populacional de 1996 contava com a maior população do sul do estado. Segundo Ajara et al (1991, p. 41) “a taxa de urbanização do Município de Gurupi era, em 1970, de cerca de 64,0%, enquanto, em 1980, chegou a alcançar 80,0%; concentrando neste ano 11,0% da população urbana total do estado”.

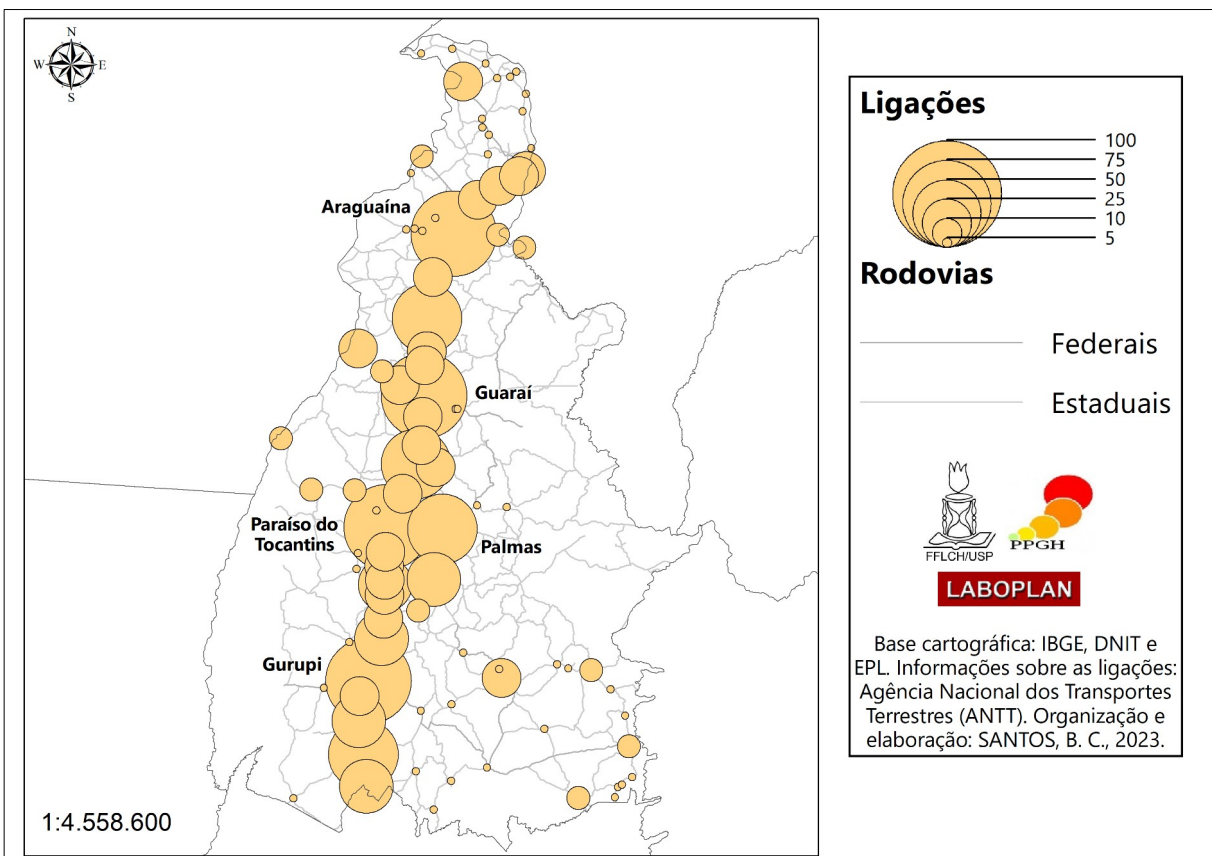
O estado do Tocantins possui 139 municípios que totalizam segundo o IBGE (2019) 1.572.866 habitantes. Deste conjunto, 90 são atendidos pelo serviço rodoviário interestadual de passageiros (64,8% do total) e somam 1.333.324 habitantes (84,8% do total do estado). O Tocantins funciona como importante ponto de passagem e de embarques e desembarques entre o Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste. Das cidades tocantinenses atendidas por ligações



interestaduais é possível chegar a 368 municípios brasileiros localizados em 18 estados e no Distrito Federal.

Os destinos estão predominantemente localizados em Maranhão (59), Goiás (58), Pará (53) e Piauí (33), o que elucida o importante papel do Tocantins como ponto de passagem e de embarques e desembarques entre o Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste. As cidades do Tocantins com as maiores quantidades de ligações são Gurupi (100), Paraíso do Tocantins (84), Guaraí (77), Araguaína (76) e Palmas (68), que totalizam 643.419 habitantes, o que representa 48,6% da população dos municípios atendidos por ligações interestaduais e 40,9% da população total do estado.

MAPA 2. TOCANTINS: Número de ligações rodoviárias de longa distância por município atendido



Elaboração: SANTOS, B. C., 2023.

As cinco cidades estão entre as dez mais populosas do estado e à exceção de Palmas, todas estão ao longo da BR-153, o que realça a importância da rodovia na estruturação da rede rodoviária do estado e também em suas ligações com outras regiões brasileiras. Menciona-se que a BR-010 possui diversos trechos descontínuos, ou seja, a BR-153 é a principal



responsável pela organização dos fluxos rodoviários de passageiros e cargas para o território tocantinense no sentido norte-sul, o que explica o número relativamente elevado de ligações de passageiros que atendem cidades ao longo da rodovia.

Das 115 ligações com origem ou destino em cidades tocantinenses, 62 se iniciam ou se encerram em Palmas (46) e Araguaína (16). O restante tem origem ou destino em cidades como Dianópolis (6), Guaraí (4) e Porto Nacional (4). Ao longo da BR-153 estão situados os quatro municípios com maior demanda de passageiros no período de 2005 a 2019, além de outros como Guaraí e Alvorada. Em outras rodovias importantes como as BRs 010 e 242 são encontrados centros como Porto Nacional, Taguatinga, Dianópolis e Arraias (QUADRO 2).

QUADRO 2. TOCANTINS: Municípios com maior demanda de passageiros - número de ligações e população

Município	Demanda (2005 a 2019)	Ligações	População (2019)
Araguaína	2.498.270	76	180.470
Palmas	1.845.036	68	299.127
Gurupi	1.507.766	100	86.647
Paraíso do Tocantins	1.270.919	84	51.252
Arraias	1.239.053	9	10.567
Porto Nacional	775.386	36	53.010
Guaraí	678.891	77	25.923
Taguatinga	589.135	6	16.683
Dianópolis	496.761	9	22.139
Alvorada	377.751	57	8.412

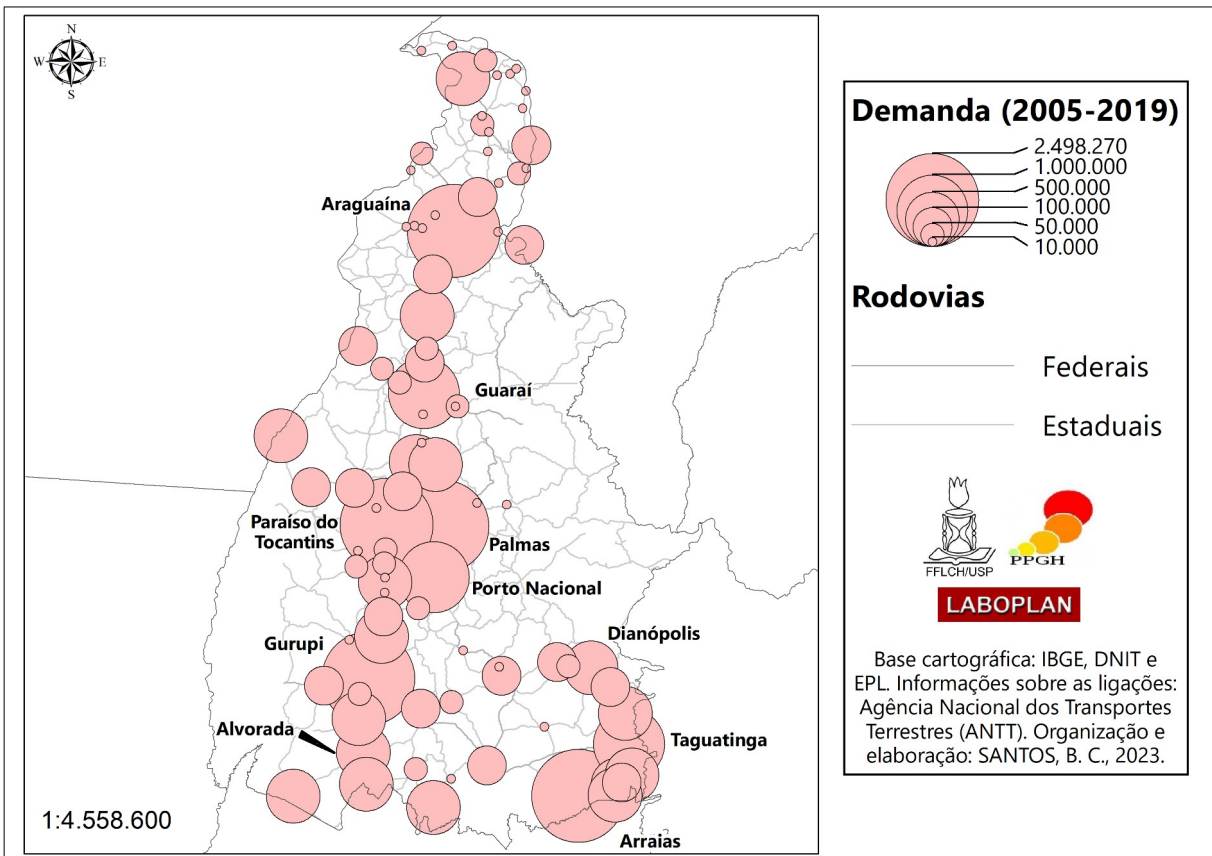
Fonte: ANTT, 2023, IBGE, 2023, SISDAP, 2005 a 2019. Elaboração: SANTOS, B. C., 2023.

Observa-se que Araguaína e Palmas, além das cidades com maior população, possuem a maior demanda de passageiros. Entretanto, pode-se afirmar que não há uma correspondência direta entre população e demanda, pois esta varia em função das distintas motivações de viagem que incrementam as interações espaciais que envolvem um determinado centro. Uma cidade pode ter maior ou menor demanda em função de fluxos atrelados à serviços públicos ou privados de educação, saúde, comércio entre outros. Arraias é procurada em função de atrativos turísticos naturais, o que explica a demanda acima de um milhão de passageiros contemplada majoritariamente por ligações advindas de Brasília. Já Dianópolis organiza



fluxos entre o sul tocantinense e o oeste baiano, pois a cidade é um polo regional atendido por ligações que alcançam centros como Barreiras/BA e Luís Eduardo Magalhães/BA.

MAPA 3. TOCANTINS: Demanda de passageiros nos municípios atendidos por ligações rodoviárias de longa distância



Elaboração: SANTOS, B. C., 2023.

As 194 ligações que abarcam o estado tocantinense são operadas por 49 empresas, com destaque para Transbrasiliana – Transporte e Turismo Ltda. (26 ligações), Real Maia Transportes Terrestres – Ltda. (20 ligações), Expresso Maia Ltda. (13 ligações) e Expresso Satélite Norte (12 ligações), sendo as quatro únicas com número de ligações superior a 10, o que demonstra um cenário concorrencial diverso e pouco concentrado. Das quatro companhias citadas, somente a Real Maia é tocantinense, com sede localizada em Palmas, ao passo que as demais são sediadas em Goiânia/GO.

Tal diversidade se explica pela densidade de agentes de pequeno porte que tem como principal origem de suas operações a cidade de Goiânia. Do terminal saem dezenas de horários diários que cruzam o Tocantins e que se sobrepõem via BR-153 rumo a cidades como Imperatriz/MA, Teresina/PI, Marabá/PA e Belém/PA. Do conjunto de ligações



operantes no Tocantins, 68 tem Goiânia/GO como origem e se destinam a 42 municípios diferentes, sendo 24 no próprio estado tocantinense e as outras 18 se encerrando em cidades do Pará (10), Maranhão (4), Piauí (3) e Ceará (1). São 30 empresas responsáveis por tais ligações, com ligeiro predomínio de companhias goianas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte rodoviário de passageiros é um serviço público de central importância que possui notável capilaridade no território nacional. Trata-se de um serviço dotado de um conjunto amplo de ligações que propiciam a realização de fluxos em grande parte do país e que possibilita o atendimento a centros urbanos de portes distintos, interligando na rede urbana cidades pequenas, médias e grandes. O transporte rodoviário de passageiros é basilar para população de menor renda e para cidades médias e pequenas em decorrência de sua capilaridade e flexibilidade, já que em tais centros o ônibus rodoviário funciona como uma das únicas possibilidades de deslocamento para municípios de maior relevância na rede urbana, que em larga medida são dotados de serviços públicos e privados de maior complexidade

A BR-153 é um eixo rodoviário estruturante revelador de um grande conjunto de interações espaciais contempladas pelo transporte rodoviário de passageiros. O fato do estado do Tocantins possuir somente duas cidades com mais de 100 mil habitantes (Palmas e Araguaína) e outras três entre 50 mil e 100 mil (Gurupi, Porto Nacional e Paraíso do Tocantins) reforça a importância do transporte rodoviário de passageiros, pois os atributos de capilaridade e flexibilidade propiciam o atendimento a uma diversidade de centros pela rede urbana e a conexão destes com outras regiões do país, sobretudo com estados no Centro-Oeste, Nordeste e o Pará.

Ressalta-se que o ônibus rodoviário é frequentemente utilizado em diversas regiões brasileiras para o transporte de encomendas e cargas, o que gera a organização de pequenos espaços nos terminais rodoviários para o manuseio de cargas. No Tocantins esta lógica é bastante presente, o que pôde ser verificado durante os trabalhos de campo realizados em Gurupi, Araguaína e Palmas nos anos de 2022 e 2023, em que nas plataformas era comum o despacho e manuseio de diversos objetos pelos agentes de passagens, com o acesso de pequenos caminhões, caminhonetes e furgões para o manuseio nos terminais. Trata-se de um importante elemento na complementação de receitas,

Registramos os seguintes agradecimentos à Profa. Dra. Mónica Arroyo (PPGH/FFLCH-USP) pela orientação da referida pesquisa e ao Grupo de Estudos sobre Transporte Urbano-Regional (GETUR), pelas críticas e sugestões que qualificaram as discussões aqui expostas.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) (2023). Dados abertos. **Gerenciamento de autorizações**. Disponível em: < <https://bit.ly/3L3keXv>>. Acesso em: 31/05/2023.

_____. (2020). Estatísticas e estudos. **Dados do Sistema de Controle de Dados dos Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SISDAP)** – ano 2019. Disponível em: <<https://bit.ly/3ojYYDH>>. Acesso em: 20/12/2020.

AJARA, C. et al. O estado do Tocantins: reinterpretação de um espaço de fronteira. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v.53, n.4, p. 5-48, out./dez. 1991.

ARROYO, M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B. e SOBARZO, O. (Orgs.). **Cidades médias: produção do espaço urbano e regional**. São Paulo: Expressão Popular, 2006, p. 71-85.

CORRÊA, R. L. (1997). **Estudos sobre a rede urbana**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2006.

_____. Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.

_____. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1997.

CONTEL, F. B. (2012). Os sistemas de movimento do território brasileiro. In SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L (2001). **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012.

DIAS, L. C. (1995). Redes: emergência e organização. CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORREA, R. L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 15.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012, p. 141-162.

FRESCA, T. M. Rede urbana e divisão territorial do trabalho. In: **Geografia (Londrina)**. Londrina: v. 19, n. 2, 2010, p. 115-128.

GOMES, H; TEIXEIRA NETO, A e BARBOSA, A. S. **Geografia: Goiás-Tocantins**. Goiânia: UFG, 2004.



INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). (2019). **Portal Cidades** – dados históricos. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: mar./abr.2019.

_____. (2023). Sistema IBGE de Recuperação Automática (SIDRA). **Dados populacionais** – Tocantins. Disponível em: <<https://bit.ly/2ythxca>>. Acesso em: 10/04/2023.

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

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, B. C. **Divisão territorial do trabalho e transporte rodoviário interestadual de passageiros entre o interior sulista e a fronteira agrícola**. 391f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

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

_____. (1988). **Metamorfoses do espaço habitado**. 6.ed. São Paulo: Edusp, 2014.

_____. (1994). **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. 5.ed. São Paulo: Edusp, 2013.

SPOSITO, E. S. **Redes e cidades**. São Paulo: Editora UNESP, 2008.

STIEL, W. C. **Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: ANTP Cultural, 2001.

XAVIER, M. (2001). Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 3.ed. Rio de Janeiro: Record, 2012, p. 329-343.