

UMA REFLEXÃO SOBRE TRANSPORTE URBANO EM CIDADES PEQUENAS: ALGUNS APONTAMENTOS A PARTIR DE UM ESTUDO DE CASO

Orlando Moreira Junior

Doutorando do Programa de Pós-Graduação em Geografia – IGCE/UNESP
Bolsista CAPES
orlandomoreirajunior@yahoo.com.br

Recebido 29 de março de 2012, Aceito 19 de dezembro de 2012.

RESUMO: Este trabalho procura refletir sobre o transporte urbano em cidades pequenas. Para tanto, é traçado um panorama geral das cidades brasileiras, no qual se identificam duas características peculiares à maioria das cidades: o crescimento em descontinuidade espacial e a segregação socioespacial. Com base nestas duas características o transporte em cidades pequenas é analisado a partir de duas perspectivas. A primeira relaciona as cidades numa escala interurbana. Enquanto a segunda aborda a relação entre o transporte, o uso do solo e a produção do espaço urbano.

Palavras-chave: cidades pequenas, transporte, descontinuidade, segregação.

ABSTRACT: This work seeks to reflect on urban transport in small towns. For this, an analysis is performed generally in Brazilian cities, in which it identifies two peculiar features to most cities: discontinuity in the growth and spacial segregation. Based on these two features transport in small towns is analyzed from two perspectives. The first lists the cities from the interurban scale. While the second addresses the relation between transport, the use of soil and production of urban space.

Keywords: small towns, transport, discontinuity, segregation.

INTRODUÇÃO

Com algumas raras exceções, pouco se discute acerca do transporte em cidades pequenas. Nesta direção, este trabalho procura traçar alguns apontamentos que, se não dão conta de exemplificar ou explicar a totalidade da problemática em cidades pequenas, contribuem ou dão um direcionamento para uma reflexão acerca da relação existente entre produção do espaço, uso do solo e transporte nestas realidades urbanas.

Existem quatro características comuns a todas as cidades no que tange à natureza do espaço urbano. A primeira é a concentração, a cidade é por si um espaço de concentração de pessoas, de edificações, de informações, de automóveis, etc.. A segunda característica é a polarização, a cidade polariza e mantém uma área de influência, seja em relação ao campo ou de cidades maiores para menores. Como terceira, pode-se considerar que o espaço urbano se caracteriza pelas mudanças e permanências, o velho e o novo vivem e convivem nas cidades, na morfologia, na arquitetura, no traçado das ruas, tal qual nos costumes e hábitos da população. Já a quarta diz respeito à fluidez, afinal a cidade é o local onde, mais intensamente, ocorrem a circulação de pessoas, mercadorias e informações.

O sistema de transporte é composto por três elementos principais: infraestrutura (malha de transporte: rodoviária, férrea, aérea, etc.), veículos (automóveis, ônibus, trens, bicicletas, etc.) e operações (forma como os veículos utilizam a rede, como leis, códigos ou diretrizes). A organização e o funcionamento destes elementos influenciam, de modo determinante, na configuração espacial, em diversas escalas analíticas.

No espaço urbano, o sistema de transporte possibilita o espraiamento e o aparecimento de espaços descontínuos ao tecido urbano. Portanto, engendrada pela lógica do automóvel e do mercado imobiliário, a cidade deixa de crescer contiguamente, de forma compacta. O processo de expansão urbana para áreas cada vez mais longínquas evoca a imagem de mancha de óleo tão bem representada por Beaujeu-Garnier (1997).

No contexto da ciência geográfica, cabe à Geografia dos Transportes estudar as interações entre os espaços. Porém, esta área passa por um período de relativo desprezo na Geografia. A Geografia Econômica sempre faz uso da análise dos fluxos e da circulação para explicar, grosso modo, a localização, distribuição e a própria organização espacial das atividades econômicas. Já na Geografia Urbana, muitas vezes, é comum encontrar estudo sobre as cidades e os seus processos de produção do espaço nos quais não se faz nenhuma alusão ao sistema de transporte. É praticamente impossível pensar sobre a cidade e o urbano sem considerar o transporte, os eixos viários, as infraestruturas necessárias para seu funcionamento, a circulação, entre outros. Afinal, o espaço intraurbano é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento.

Assim, é sob a perspectiva da Geografia Urbana que procuramos tecer algumas considerações acerca do transporte urbano em cidades pequenas. Esta reflexão surge a partir dos debates instigadores realizados na disciplina “Planejamento e Mobilidade Urbana” ministrada pelo professor doutor Enéas Ferreira no curso de Pós-Graduação em Geografia da UNESP de Rio Claro. Para tanto, traçamos uma reflexão a partir de um estudo de caso que teve como referencial empírico as cidades paulistas de Capão Bonito e Ribeirão Grande.

AS CIDADES PEQUENAS

De fato, não existe um padrão no qual se possam enquadrar todas as cidades denominadas de pequenas. São espaços urbanos complexos, com realidades particulares e diferentes uma das outras, ao mesmo tempo em que, em muitos casos, pode-se até mesmo contestar o caráter urbano destes centros. No caso específico do Brasil, a maioria dos municípios possui população inferior a 50 mil habitantes, como pode ser observado na Tabela 1. Destaque-se que estes municípios que, por conseguinte, têm como sedes as cidades pequenas, ainda hoje, em termos absolutos, reúnem um contingente expressivo de toda população brasileira.

Tabela 1: Municípios brasileiros por classe de tamanho da população (2010)

<i>Habitantes</i>	<i>Número de Municípios</i>	<i>Total da População</i>
Brasil	5.565	190.755.799
<i>Até 20.000</i>	3.914	32.660.247
<i>De 20.001 até 50.000</i>	1.043	31.344.671
<i>De 50.001 até 100.000</i>	325	22.314.204
<i>De 100.001 até 500.000</i>	245	48.565.171
<i>Mais de 500.000</i>	38	55.871.506

Fonte: IBGE – Censos Demográficos 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Org: Orlando Moreira Junior, 2012.

Refletir acerca das cidades e do urbano no Brasil suscita inúmeras indagações e, por conseguinte, diversas possibilidades de respostas. A heterogeneidade de casos torna esta reflexão ainda mais complexa. Se considerarmos como pequenas aquelas cidades com população inferior a 50 mil habitantes, vamos nos deparar com diferentes realidades. Nesta direção, as cidades de Borá-SP, Minduri-MG,

Garibaldi-RS, Itagibá-BA e Inhumas-GO, com cerca de 800, 3.000, 30.000, 48.000 habitantes, respectivamente, ganhariam, igualmente, *status* de cidades pequenas.

Adiciona-se uma série de outros fatores que contribuem com o aumento das discrepâncias entre estas cidades. A primeira é a localização geográfica, ou seja, não são iguais as cidades pequenas localizadas no Centro-Sul do país e aquelas do Nordeste e da Amazônia. Da mesma forma, existem grandes diferenças entre cidades pequenas localizadas em áreas não metropolitanas e as que estão inseridas em regiões metropolitanas. Há, ainda, diferenças entre cidades pequenas antigas e as novas.

Em geral, uma característica peculiar a muitas destas cidades é o forte vínculo existente com o rural. Diversas atividades agrícolas podem ser vistas impregnadas no espaço urbano. Há uma estreita relação tanto nos aspectos da economia quanto na própria paisagem urbana, onde muito do que é considerado rural está enraizado no espaço intraurbano. Isto significa que estas cidades mantêm um vínculo maior com o entorno rural, conservam uma maior multiplicidade de vivências e de contradições entre o urbano e o rural em seu espaço. Boa parte dos trabalhadores rurais são residentes urbanos: o agrônomo, o veterinário, o administrador tal qual o trabalhador volante e o bóia-fria residem na cidade. Estes se dirigem cotidianamente ao campo como se estivessem se dirigindo as fábricas.

A paisagem da cidade pequena difere, em muito, da imagem que se tem dos grandes centros urbanos. Muitas características destes espaços negam o caráter urbano destas cidades. Contudo, são cidades e expressam fenômenos e processos comuns àqueles existentes em cidades maiores, porém em intensidade menor.

As cidades pequenas são espaços heterogêneos, nos quais o urbano e o rural são confluentes. O estreitamento urbano e rural está presente tanto no que tange o espaço físico como nas ações contidas no plano imaterial, como os costumes, hábitos e pensamentos. Estes aspectos expressam um conjunto de fatores que interferem e influenciam na produção do espaço urbano, na organização espacial e nos deslocamentos da população destas realidades urbanas.

DESCONTINUIDADES E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

A urbanização brasileira, no sentido amplo, e a produção do espaço urbano, no sentido restrito, são marcadas por dois aspectos primordiais: a descontinuidade espacial e intensos processos de segregação socioespacial. Indiferente do porte territorial ou do tamanho demográfico, no Brasil, as cidades assumiram um padrão de crescimento periférico. Isto é notável nas cidades grandes e médias, bem como já atinge cidades pequenas, nas quais muitos bairros surgem em descontinuidade com o tecido urbano.

As configurações espaciais das cidades se transformam ao longo do tempo. Os usos e funções do solo urbano alteram-se. A característica principal desse processo é a forma de produção desigual do espaço urbano em descontinuidades espaciais. Isto tem gerado um processo de desconcentração urbana, ou seja, mudança centrífuga de pessoas, indústrias e mesmo comércios.

As cidades possuem espaços caracterizados por usos diferenciados do solo e, por conseguinte, por demandas e necessidades de deslocamentos distintos dentro de um determinado espaço urbano. As atividades cotidianas geram

deslocamentos que competem entre si pela utilização do mesmo espaço físico. Isto se deve ao modo como as cidades se organizam internamente.

Determinadas áreas são ocupadas principalmente por residências, outras por indústrias, outras por comércios e serviços. Toda cidade possui, geralmente, um centro principal no qual se localizam as instituições administrativas públicas, a igreja matriz, o distrito financeiro, o comércio, cinemas, teatros, entre outros. O centro principal, destaca Singer (1980), possui, em alto grau, todos os serviços urbanos, sendo que esses serviços se irradiam do centro à periferia, tornando-se cada vez mais escassos à medida que a distância do centro aumenta. Ao redor do centro encontram-se as zonas residenciais da população mais rica. A população mais pobre encontra-se, em sua maioria, nas áreas periféricas. As grandes indústrias normalmente estão localizadas em uma área isolada da cidade, em alguma parte da periferia, ao passo que as indústrias pequenas estão, em geral, mais perto da residência dos trabalhadores.

Essa é uma estrutura peculiar nas cidades brasileiras de modo geral, ou ao menos era até algumas décadas atrás. As cidades brasileiras vêm passando por um processo de reestruturação espacial, influenciado por diversos fatores, tais como o crescimento territorial e demográfico, a intensificação da divisão territorial e técnica do trabalho, os interesses imobiliários, os processos de segregação urbana, dentre outros. Estes fatores juntos contribuem e influenciam a emergência de uma nova organização do solo urbano

Atualmente, de modo sucinto, pode-se considerar que as cidades apresentam um centro principal que se diferencia de seu centro histórico. As áreas ao redor

do centro principal, as chamadas áreas pericentrais, por ser um espaço de transição, não são mais estritamente residenciais, mas também não são centrais. É nesta parte que se encontram os hotéis de segunda classe, as pensões, as zonas de prostituição, algum tipo de comércio popular, algumas residências e, em geral, é nessa parte da cidade que se localizam os cortiços.

Também é comum a existência de alguns eixos comerciais e de serviços especializados; a consolidação dos distritos industriais, para que a instalação industrial se desenvolva para fora da cidade. Mas a principal alteração verificada na atualidade está ligada a lógica centro-periferia, devido, sobretudo, a emergência de novas centralidades urbanas (subcentros e *shopping centers*) e o fato da periferia deixar de ser lugar dos pobres apenas, visto que os bairros residenciais de alto poder aquisitivo passam a se instalar nas áreas periféricas das cidades: na periferia, mas não junto aos pobres, separados; geograficamente próximos, mas socialmente separados.

Em suma, as cidades possuem espaços caracterizados por usos diferenciados do solo. Determinadas áreas são ocupadas principalmente por residências, outras por indústrias, outras por comércios e serviços. Nas cidades atuais, verifica-se que a partir das últimas décadas do século passado há um redesenho do espaço urbano, caracterizado, principalmente, pelo processo de expansão do tecido urbano, pela intensificação da circulação de pessoas, mercadorias e informações, além da fragmentação da cidade. Desse modo, verificamos, em nossas cidades atuais, uma forte descontinuidade do tecido urbano, que pode ser vista a partir de duas perspectivas descritas por Sposito (1999):

A primeira refere-se às dinâmicas de produção capitalista da cidade, pautadas na terra como mercadoria e nos interesses fundiários e imobiliários que se realizam de forma ampliada através da própria extensão do tecido urbano e da ocorrência de “vazios urbanos”, que produzem uma cidade descontínua e fragmentada, no plano físico-territorial e no plano das representações que a partir dela e sobre ela se constroem. A segunda perspectiva é a do avanço técnico que permitiu a instalação e acentuação dessa dinâmica, avanço esse que podemos ilustrar: - pela difusão do uso de veículos automotores; - pela invenção da eletricidade, que permitiu a utilização de equipamentos eletro-domésticos, como a geladeira, por exemplo, a qual propiciou o distanciamento entre os lugares de moradia e os de abastecimento, condição para a cidade moderna; - pelo uso do elevador, que ofereceu condições favoráveis à acentuação da verticalização, capaz de reforçar a concentração urbana em alguns pontos do território das cidades, mas paradoxalmente de permitir o vazio em seu entorno; - pelas telecomunicações e pela informática, que permitem a conexão, independentemente de deslocamentos territoriais de pessoas e objetos. (Sposito, 1999, p. 17)

O modo como se estabelece a lógica de distribuição e/ou organização do solo urbano nos remete a funcionalidade urbana, que se coloca como paradigma nos campos do planejamento urbano e regularização do uso do solo, os quais

como esfera técnica específica da gestão, define toda uma estrutura institucional que se disseminou pelas cidades do país (Rolnick & Nakano, 2000). Logo, é impossível discutir a respeito da forma urbana sem retomar um velho chavão da arquitetura: a forma segue a função. Esse pensamento funcionalista há muito é passível de discussão, a ponto de se contrapor à idéia afirmando que a função é que segue a forma.

A partir da lógica atual de produção do espaço urbano, a cidade deixa de crescer contiguamente, de forma compacta. A tendência de produção do espaço urbano em descontinuidades gera formas urbanas dispersas espacialmente, ao mesmo tempo em que aumenta a densidade demográfica em determinadas áreas da cidade. A instalação de conjuntos habitacionais ou loteamentos populares tal qual os grandes empreendimentos voltados para a habitação das classes mais abastadas têm se caracterizado pelo afastamento espacial, ou seja, ocorre descontinuamente ao tecido urbano já existente, resultando na alteração da forma urbana.

Nesta direção, as vias e sistemas de transportes devem ser abordados de uma forma mais empírica considerando a questão das ruas, avenidas, rodovias e dos meios de transportes em si como elementos estruturadores do espaço intraurbano. Afinal, a estruturação do espaço intraurbano é influenciada pelas condições de deslocamento e as demandas por transporte.

Petersen (2002), ao relacionar o transporte urbano com o uso do solo e a densidade do uso e ocupação, contribui com a interação entre forma, estrutura e transporte:

O desenvolvimento da infraestrutura de transporte altera os padrões de acessibilidade e influencia nas decisões de localização das casas particulares e de negócios. Estas decisões dão forma à estrutura da cidade e às áreas circundantes, e geram novos padrões de demanda de tráfego. (Petersen, 2002, p. 23, tradução nossa)

De fato, a acessibilidade na cidade não é igual para todos os cidadãos, mas é relevante destacar o fato de que a forma urbana altera o “preço” da acessibilidade, pois a cidade se orienta a partir dos eixos nos quais a circulação pode ser mais rápida ou mais tortuosa. Como consequência disto, intensificam-se os processos de segregação urbana, forma acentuada de diferenciação socioespacial, que por sua vez reforçam as dinâmicas de acesso desigual à cidade (SPOSITO, 1999).

De acordo com Villaça (2003), a segregação urbana atua através da acessibilidade, ou seja, através das facilidades ou dificuldades de locomoção no espaço urbano. Os diferentes usos e distribuição do solo urbano condicionam as atividades humanas, sendo que o sistema de transporte representa uma possibilidade à acessibilidade. Entretanto, as atividades cotidianas geram deslocamentos que competem entre si pela utilização do mesmo espaço físico. Deste modo, quanto maior a taxa de motorização, maior o espaço físico requerido e quanto mais afastadas entre si ou segregadas as atividades cotidianas, maiores os deslocamentos necessários.

Esta lógica simboliza a típica cidade capitalista que surge, primeiramente, sob a égide do mecanismo de mercado e, posteriormente, no espaço urbano

produzido sob o impacto do automóvel (VILLAÇA, 1998). Isto é verificado em todas as cidades brasileiras, indiferente de seu tamanho, pois toda produção do espaço urbano está pautada na lógica do automóvel particular, que requer cada vez mais espaços destinados às vias de circulação, estacionamentos e infraestruturas diversas. Assim, é sob esta perspectiva que se propõe traçar um ensaio sobre o tema em cidades pequenas.

UMA REFLEXÃO SOBRE O TRANSPORTE A PARTIR DA ESCALA INTERURBANA

A reflexão que apresentamos aqui se baseia em resultados obtidos numa pesquisa empírica realizada nas cidades de Capão Bonito e Buri, localizadas no estado de São Paulo (**Figura 1**). O município de Capão Bonito possui uma extensão territorial de 1.641 km² e uma população de 46.178 (IBGE, 2010), dos quais 81,9% vivem na cidade. Já Ribeirão Grande possui uma extensão territorial de 332 km² e 7.419 habitantes (IBGE, 2010), sendo que a taxa de urbanização é de 31,6%.

Inicialmente, antes de tratar de questões referentes ao espaço urbano em si, vale salientar uma análise das cidades numa escala regional. Para tanto será utilizada como base a pesquisa realizada pelo IBGE (2008) sobre as regiões de influência das cidades. Esta classificou as cidades em cinco grandes níveis e suas subdivisões: metrópole, capital regional, centro sub-regional, centro de zona e centro local.

No caso do referencial empírico deste trabalho, para o IBGE (2008) tem-se a cidade de Sorocaba como capital regional C, com influência de âmbito regional,



Figura 1: Localização do municípios no Estado de São Paulo.

sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios, sendo denominado de nível “C” segundo seu porte e padrão de localização e regionalização. Itapetininga e Itapeva ganham *status* de centro sub-regional B, ou seja, centros com atividades de gestão menos complexas com área de atuação mais reduzida, enquanto Capão Bonito e Ribeirão Grande são classificados como centros locais, segundo a metodologia empregada.

De acordo com o IBGE (2008), centro local se refere à cidade cuja centralidade não extrapola os limites do seu município, servindo apenas aos seus habitantes. Ressalte-se que enquanto Capão Bonito faz parte da região de influência de Sorocaba (capital regional C), Ribeirão Grande é polarizada por

Itapeva (centro sub-regional C), também subordinada a Sorocaba, que se relaciona com o estrato superior da rede urbana. A **Figura 2** representa um esquema das cidades estudadas inseridas na rede urbana, com suas interligações por meio das vias de circulação, no caso as rodovias, bem como a polarização segundo as regiões de influências das cidades do IBGE (2008).

Atualmente, os fluxos entre cidades têm aumentado em proporções consideráveis. Assim, uma série de deslocamentos pendulares se estabelece entre as cidades de uma rede urbana, principalmente para cursar o ensino superior; comprar roupas, calçados, eletrodomésticos, eletroeletrônicos, computadores, móveis em geral, ou frequentar *shopping centers*, hipermercados e assemelhados; usar aeroporto em vôos de linhas regulares; buscar serviços de

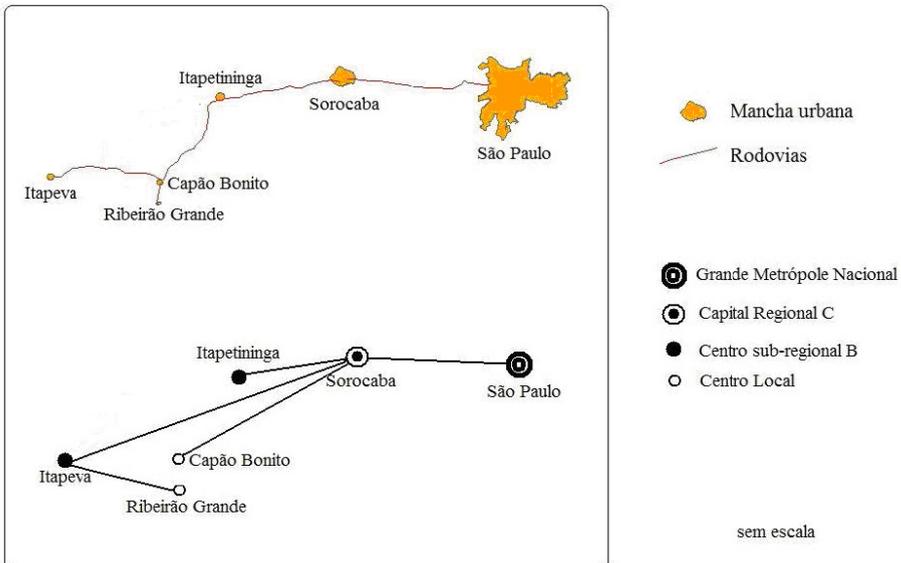


Figura 2: As cidades estudadas inseridas na rede urbana.

saúde (consultas médicas, odontológicas, exames ou internações); e para atividades de lazer (cinema, teatro, shows, jogos e demais eventos artísticos ou esportivos).

Em se tratando de Capão Bonito e Ribeirão Grande, constata-se que os deslocamentos diários voltados ao ensino superior dirigem-se às duas cidades próximas com maior nível de centralidade, Itapetininga e Itapeva, nas quais se encontram as instituições de nível superior. Os fluxos em direção aos serviços de saúde atingem níveis mais abrangentes rumo à Itapeva, Itapetininga, Sorocaba e São Paulo, sendo que no caso de Ribeirão Grande os deslocamentos ocorrem, também, em direção a Capão Bonito também. Já no caso do comércio, Capão Bonito é um centro atrativo para Ribeirão Grande. Vale ressaltar que em Itapetininga há um *shopping center*, que atrai a população mais abastada das cidades em seu entorno que anseiam em vivenciar este meio de consumo e “lazer”, particularmente aqueles sujeitos favorecidos pela difusão dos automóveis particulares.

Isto evidencia que os fluxos extrapolam os limites das cidades, sendo que estes deslocamentos ocorrem para suprir necessidades, essenciais ou não, de parcela considerável da população dos pequenos centros urbanos. No caso específico entre Capão Bonito e Ribeirão Grande nota-se que devido à proximidade dos dois núcleos urbanos (aproximadamente 10 km) são comuns os deslocamentos diários e contínuos, facilitados pela frequência, em dias úteis principalmente, de horário de ônibus interurbanos entre ambas.

A proximidade entre as cidades, atrelada a grande dependência de Ribeirão Grande junto ao município de Capão Bonito, por causa de suas funções urbanas

deficientes e a necessidade de suprir suas carências básicas da população, induz a pensar na constituição de uma segregação interurbana. Esta hipótese se baseia a partir dos indicadores elencados por Roma (2008): o fato de se tratar de uma cidade local; a dependência das relações interurbanas para suprir as necessidades de acesso aos meios de consumo coletivo e privado; e a presença de elementos que levam ao questionamento da existência ou não, do caráter urbano da cidade.

Estes elementos são observados entre as duas cidades aqui analisadas. A **Figura 3** representa um esquema das cidades com suas interligações por meio das vias de circulação, no caso as rodovias. Pode-se observar a proximidade entre Capão Bonito e Ribeirão Grande, fator determinante para que a dependência

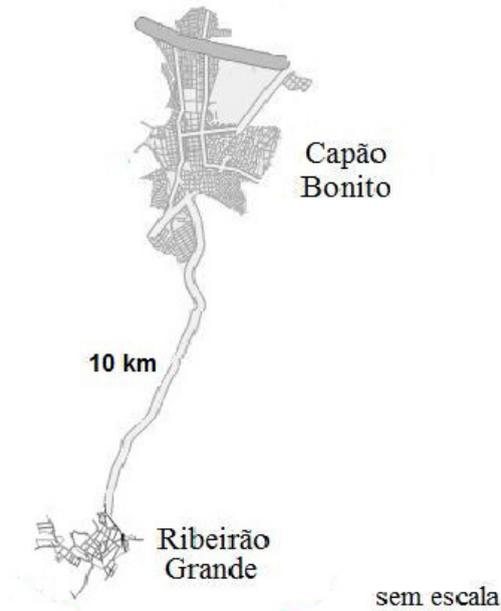


Figura 3: Proximidade entre as malhas urbanas de Capão Bonito e Ribeirão Grande

de uma em relação a outra se estabeleça e se mantenha.

Nota-se que Ribeirão Grande apresenta-se espacialmente como se fosse um subúrbio ou distrito de Capão Bonito. De fato, historicamente a origem da cidade menor é em decorrência da emancipação político-administrativa ocorrida em 1991. Entretanto, os laços entre ambas permaneceram intensos, devido, sobretudo a polarização que a maior exerce sobre a menor.

Deste modo, fica claro que ao se pensar o transporte em cidades pequenas deve-se traçar uma reflexão que, em muitos casos, extrapola os limites das cidades, atingem outros centros urbanos e, em geral, o campo também, visto que a frequência de ônibus fretados (muitas vezes em péssimas condições) que baldeiam trabalhadores rurais residentes urbanos é intensa em muitas destas localidades.

TRANSPORTE, PRODUÇÃO DO ESPAÇO E USO DO SOLO URBANO EM CIDADES PEQUENAS

As vias são fundamentais para a acessibilidade das pessoas e interligação entre os lugares, sendo muitas vezes reveladoras de processos de segregação como já foi salientado. Na escala intraurbana a situação se revela, ainda mais, dramática. Nas cidades de maior porte são mais visíveis os problemas relacionados ao sistema de transporte, ao trânsito em si, além das mazelas ligadas às horas e horas perdidas pelos trabalhadores que se deslocam por longas distâncias entre suas residências e o local de trabalho. Já nas cidades pequenas o transporte pode ser vislumbrado a partir de duas perspectivas principais.

A primeira engloba o sistema de transportes como um todo, afinal a estrutura

das cidades é influenciada pelas vias de circulação. Há, de fato, uma forte relação entre o uso e ocupação do solo urbano com os eixos viários – e o transporte urbano, por conseguinte –, ao passo que o espaço urbano atende as diversas necessidades humanas: a moradia, o trabalho, a interação social, o lazer, a mobilidade de mercadorias e de pessoas, etc.. Assim, o sistema viário é fundamental para a estruturação da cidade, pois os eixos viários não permitem apenas a circulação no espaço intraurbano. Ao cumprir sua função, permite a interação entre as diversas partes da cidade. Na **Figura 4** procuramos representar os principais eixos estruturadores do espaço urbano nas cidades estudadas, a

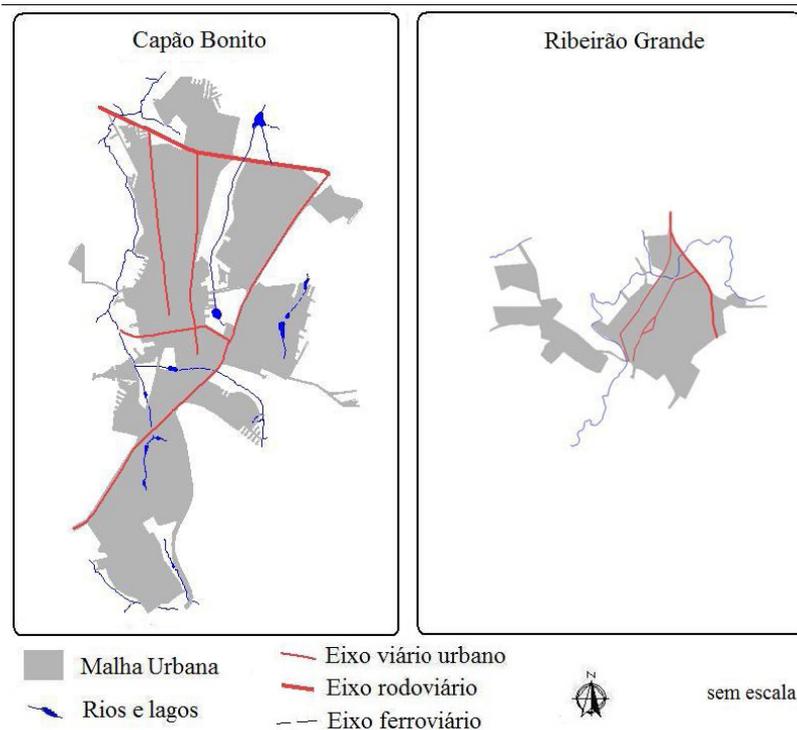


Figura 4: Mancha urbana com destaque para os eixos viários.

partir dos quais podemos auferir algumas considerações.

A opção pela cartografia em mancha com destaque para os eixos estruturadores serve para melhor visualizar sua importância na forma de expansão das cidades. Em Capão Bonito as vias centrais foram norteadoras da estruturação da cidade, num primeiro momento, cuja tendência posterior foi a expansão da cidade em direção às rodovias, ou seja, a cidade cresce, primeiro em direção às rodovias e depois às margens destas. Em Ribeirão Grande o principal eixo estruturador da cidade também dá acesso à rodovia.

O processo de expansão do tecido urbano também merece destaque, pois devido ao porte físico-territorial e populacional destas realidades serem reduzidos, têm-se a ideia de se tratar de cidades mais compactas, geometricamente mais integradas. No entanto, é possível verificar uma propensão a um crescimento descontínuo do espaço urbano, como é o caso de Capão Bonito (**Figura 5**), que se expande deixando uma série de vazios urbanos. Já a **Figura 6** nos apresenta a realidade de Ribeirão Grande, que pelas suas características, nos remete a ideia de cidade mergulhada no universo rural.

Uma ressalva deve ser assinalada, ao observarmos a figura 4 temos a impressão de um crescimento urbano em Ribeirão Grande em descontinuidade espacial, o que não se confirma na análise da figura 6. Este espraiamento do tecido urbano se dá devido a forte relação com o modo de vida e de propriedade rural predominante nesta cidade, pois diversas residências localizadas dentro do perímetro urbano estão submergidas por características não urbanas, entretanto, estão ligadas à cidade pelos traçados das ruas decorrentes do processo de produção do espaço urbano. Ou seja, há um processo de espraiamento nas



Figura 5: Espaço urbano em Capão Bonito. Fonte: Site oficial da Prefeitura Municipal de Capão Bonito, 2008.

idades de Capão Bonito e Ribeirão Grande, porém a partir de lógicas de produção espacial distintas engendradas por diferentes conteúdos sociais.

Refletir, tanto sobre a descontinuidade espacial em relação ao tecido urbano quanto a respeito da segregação interurbana que se constitui entre Capão Bonito e Ribeirão Grande, nos remete a pensar acerca da acessibilidade. A questão da acessibilidade salta aos olhos quando nos referimos às cidades pequenas e merece destaque, pois não diz respeito ao acesso aos espaços do intraurbano apenas, mas também a conexões que extrapolam a cidade e atingem outras cidades da rede urbana.

Ainda sob a ótica da acessibilidade vale salientar que por não haver transporte



Figura 6: Espaço urbano de Ribeirão Grande. Fonte: Desconhecida.

coletivo intraurbano em Ribeirão Grande, a questão da distância das áreas mais distanciadas em relação ao centro da cidade (onde está localizada a estrutura comercial e de serviços), dificulta a locomoção de parcela de indivíduos entre as partes da cidade. Ademais, conforme Bernardelli (2004), para os que possuem crianças pequenas, as pessoas idosas, doentes ou com algum tipo de deficiência que prejudica a sua locomoção, as distâncias tornam-se ainda maiores. Sendo, ainda, que em muitos casos o relevo acidentado, as calçadas curtas, as ruas de paralelepípedos, dentre tantos outros, apresentam-se como entraves que dificultam a acessibilidade no espaço urbano.

A segunda perspectiva que se pode observar acerca do transporte em cidades pequenas engloba uma série de possibilidades que caminham em descompasso com a realidade. Neste aspecto, desponta, especialmente, a possibilidade de se

pensar ou de privilegiar as vias destinadas à circulação de pedestres ou ciclistas com segurança e conforto nas cidades, visto que o tamanho territorial propicia estas formas de mobilidade intraurbana.

O trânsito nestas cidades, em vista ao seu tamanho, é composto por um número considerável de veículos motorizados, automóveis e motocicletas, bem como por veículos não motorizados, como bicicletas e veículos de tração animal (carroças e charretes). Contudo, paradoxalmente, estas cidades que estão fortemente associadas ao pedestrianismo e uso de bicicletas, não apresentam nenhum cuidado urbanístico para esta prática, pois há um favorecimento para as vias de circulação voltadas para o uso do automóvel. O centro destas cidades já sofre com falta de estacionamentos, as vias são tomadas por carros estacionados, há ausência de ciclovias, bicicletários, entre outras infraestruturas necessárias para viabilização destes modos de transporte.

O número total de veículos em cidades pequenas já apresenta valores elevados, como pode ser observado na Tabela 2. Se considerarmos o total da frota nestas cidades, teríamos aproximadamente um veículo para cada três pessoas em Capão Bonito e cerca de um veículo para cada grupo de cinco pessoas em Ribeirão Grande (vale lembrar que o percentual de população residente no espaço rural é maior desta municipalidade).

É evidente de que ao relacionar o número de veículos e o número de habitantes de cada municipalidade tem-se que considerar também que destes últimos um número significativo pertence a uma faixa etária que não se enquadra no grupo de motoristas. Assim, pensando estritamente o caso de veículos particulares que circulam no espaço urbano especialmente, como o automóvel e as

Tabela 2: Frota por tipo de veículos, em 2010.

Tipo de veículo	Capão Bonito	Ribeirão Grande
Automóvel	7.504	712
Caminhão	823	68
Caminhão trator	171	19
Caminhonete	1.080	103
Caminhoneta	410	94
Micro-ônibus	80	15
Motocicleta	3.283	483
Motoneta	1.123	78
Ônibus	148	12
Trator de rodas	1	0
Utilitários	28	3
Outros	320	44
Total	14.971	1.631

Fonte: Ministério da Justiça, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2010.

NOTA: Atribui-se zeros aos valores dos municípios onde não há ocorrência da variável.

motocicletas, por exemplo, é elevado o número destes em relação ao total da população.

Notam-se, nesta direção, que o transporte e a circulação em cidades pequenas são também fatores que contribuem para organizar o espaço e já expressam problemáticas aos habitantes destas localidades. Por conseguinte, se faz cada vez mais necessário pensar em ações estratégicas para melhorar e tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da cidade e aumentar a mobilidade da população. Ademais, é notória a necessidade de se criar medidas de adequar o sistema viário, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando sua estruturação e ligação a região central, onde ainda estão concentrados os serviços urbanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Além de fazer parte da paisagem de qualquer cidade, o transporte também representa um dos elementos que organizam o espaço. Contudo, de fato, nem todos os lugares são igualmente atingidos pelos efeitos dos meios de transporte e, por conseguinte, por suas mudanças na configuração territorial. Mas, a mobilidade e acessibilidade são necessárias em quaisquer cidades, de qualquer porte territorial ou tamanho demográfico.

Na análise entre Capão Bonito e Ribeirão Grande é possível observar a importância da rede de transportes tanto para interligar os núcleos urbanos dos dois municípios quanto pelas conexões necessárias a outras municipalidades para atender diversas e diferentes necessidades. Concomitantemente os fluxos e as infraestruturas necessárias para sua viabilização remodelam o espaço nos centros urbanos e o próprio modo de vida e de locomoção destes cidadãos, que também priorizam o automóvel particular como meio de transporte.

A difusão do uso do veículo particular revela a disseminação de uma sociedade voltada para o consumo, na qual se dá cada vez mais importância ao estar inserido na possibilidade de consumo, de compra de bens. Pensando o caso das cidades pequenas, os automóveis ou motocicletas são utilizados para percorrer distâncias relativamente curtas e que poderiam ser percorridas a pé, por exemplo.

Isto revela que as cidades pequenas expressam problemas semelhantes aos encontrados nas cidades maiores. A diferença está na intensidade em que os fenômenos ocorrem. Contudo, pensando num processo de urbanização contínuo, nota-se a necessidade de pensar em ações voltadas ao planejamento do transporte

em cidades pequenas e políticas educacionais destinadas à conscientização da população.

REFERÊNCIAS

- BEAUJEU-GARNIER, J. (1997) *Geografia Urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- BERNARDELLI, M. L. F. da H. (2004) *Pequenas Cidades na Região de Catanduva – SP: papéis urbanos, reprodução social e produção de moradias*. 347p. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente.
- IBGE. (2008) *Regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE.
- PETERSEN, R. (2006) *Planificación de Uso del Suelo y Transporte Urbano*. Eschborn: GTZ – Proyecto Sectorial Servicio de Asesoría en Política de Transporte – Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo.
- ROLNIK, R.; NAKANO, K. (2000) Cidades e Políticas Urbanas no Brasil: velhas questões, novos desafios. RATTNER, H. (org.). *Brasil no Limiar do Século XXI: alternativas para a construção de uma sociedade sustentável*. Edusp, São Paulo: p. 105-122.
- ROMA, C. M. (2008) Segregação socioespacial interurbana: uma hipótese? *Terra Livre*, v. 2, n. 31, p.111-132.
- SINGER, P. (1980) O Uso do Solo Urbano na Economia Capitalista. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, AGB, n. 57, p. 77-92.
- SPOSITO, M. E. B. (1999) Espaços Urbanos: territorialidades e representações. In: SPOSITO, E. S. (Org). *Dinâmica Econômica, Poder e Novas Territorialidades*. UNESP/FCT : GAsPERR, Presidente Prudente: p. 13-29.
- VILLAÇA, F. (2003) A Segregação Urbana e a Justiça (ou a justiça no injusto espaço
- VILLAÇA, F. (1998) *Espaço Intraurbano no Brasil*. São Paulo: Nobel.