

## ENTRE A CENTRALIDADE E A CIRCULAÇÃO: UMA ABORDAGEM SOBRE O TRANSPORTE COLETIVO EM DUAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS

**Carlos Roberto Loboda**

Professor do Curso de Geografia  
Faculdade de Ciências Integradas do Pontal – Universidade Federal de Uberlândia  
[loboda@pontal.ufu.br](mailto:loboda@pontal.ufu.br)

**Vitor Koiti Miyazaki**

Professor do Curso de Geografia  
Faculdade de Ciências Integradas do Pontal – Universidade Federal de Uberlândia  
[vitor@pontal.ufu.br](mailto:vitor@pontal.ufu.br)

### RESUMO

No contexto da produção do espaço urbano, para que a população tenha condições de realizar suas práticas socioespaciais no âmbito da cidade, a circulação, compreendida no âmbito da mobilidade e da acessibilidade, desempenha papel fundamental. É nesse sentido que enfocamos, neste trabalho, dois estudos que abordaram o sistema de transporte coletivo em cidades médias: em Guarapuava - PR e Presidente Prudente - SP. Diante desses dois estudos de caso, analisamos a questão da centralidade que, diante da ampliação das possibilidades de circulação na atualidade, passa a apresentar configurações diferenciadas no contexto das novas espacialidades urbanas. Assim, enfatiza-se a importância do transporte coletivo urbano e a necessidade de se trabalhar, de forma articulada, as escalas intra e interurbana.

**Palavras-chave:** Produção do espaço urbano. Transporte coletivo. Centralidade. Cidades Médias.

### BETWEEN CENTRALITY AND CIRCULATION: AN APPROACH ABOUT PUBLIC TRANSPORT IN TWO BRAZILIAN MIDDLE-SIZE CITIES

### ABSTRACT

In the context of the urban space production, for the population has condition to realize their socio-spatial practices within the city, the circulation, understood in the context of mobility and accessibility, plays a key role. It's in this context that we focus, in this study, two research that deal with urban transport in middle sized cities: in Guarapuava, Paraná State, and Presidente Prudente, in São Paulo State. Considering these two studies, we analyze the centrality that faced with an expansion the possibilities of movement in the present time, it will show different configurations in the context of new urban spatiality. This way, we emphasize the importance of the urban transport and the necessity to work the intra and inter urban scales in an articulated manner.

**Keywords:** Urban space production; Public transport; Centrality; Middle-size cities.

## 1. INTRODUÇÃO

É recorrente um debate sobre as dinâmicas de descentralização urbana, fazendo-se referência à dissolução da centralidade ou ao fim da cidade, enquanto o *locus* da concentração e dos acontecimentos, mesmo que, grande parte desse processo ocorra nas grandes cidades, ou seja, no contexto das metrópoles.

No entanto, em se tratando das cidades médias<sup>2</sup>, evidenciamos que, mesmo observando-se tendência de expansão do seu território com o aparecimento de áreas implantadas em descontinuidade, em determinados casos, elas ainda continuam sendo estruturadas a partir do centro principal.

Porém, diante da ampliação das possibilidades de circulação, tanto no que se refere ao acesso quanto às melhorias nos meios de transporte, verifica-se a necessidade de se compreender a dinâmica da centralidade e das interações espaciais no contexto da articulação de escalas (intra e interurbana), não só nas grandes cidades e metrópoles, mas também em centros urbanos de menor porte.

Considerando essas premissas, além do pressuposto de que o transporte coletivo é condição *sine qua non*, no sentido de proporcionar mobilidade e, por conseguinte, acessibilidade às demandas dos diversos segmentos sociais<sup>3</sup>, a presente pesquisa analisa duas situações específicas no contexto das cidades médias: Guarapuava e Presidente Prudente.

Diante do conjunto de diferenças existentes entre estes dois centros urbanos, enfocamos, neste trabalho, questões concernentes à circulação, acessibilidade e mobilidade da população no âmbito do transporte coletivo urbano em suas diferentes escalas: do intra-urbano ao interurbano no contexto da mono e policentralidade.

Inicialmente, apresenta-se uma breve discussão teórica sobre os temas abordados por este estudo no que se refere à circulação, acessibilidade e mobilidade. Em seguida, retomando essa discussão inicial, apresentamos os resultados obtidos em estudos realizados em Guarapuava-PR e Presidente Prudente-SP que enfocaram a questão do transporte coletivo urbano. Por fim, diante dos elementos apresentados no decorrer do trabalho, tecemos alguns comentários finais que reforçam a importância da circulação na cidade e, para além dela, numa escala mais ampla que ultrapassa os limites político-administrativos no contexto intermunicipal.

## 2. APONTAMENTOS TEÓRICOS: ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

Para se analisar a questão da circulação nas cidades, é preciso compreender, inicialmente, o significado de acessibilidade e mobilidade. Segundo Cardoso (2007), a acessibilidade urbana é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte e se constitui como um importante indicador de diferenciação socioespacial, ao lado, entre outros, da mobilidade, da habitação, da educação e da renda. Nesse sentido, a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos.

Dessa forma, compartilhamos com a afirmação de Caiafa (2007, p. 42), para quem o transporte coletivo é responsável por fazer a cidade respirar, ou seja, trata-se de um elemento fundamental para sua sobrevivência e para que ela realize sua “aventura” própria de “misturar os estranhos” num mesmo espaço acessível e compartilhado.

Contudo, a acessibilidade depende, dentre outras condições, das possibilidades de mobilidade dos diferentes sujeitos na cidade. Para Jones (1981), a mobilidade refere-se à capacidade de um indivíduo de se deslocar na cidade e que envolve dois componentes principais. O primeiro depende da performance do sistema de transporte, revelada pela capacidade deste interligar locais espacialmente distintos e o segundo das características do indivíduo associadas ao seu grau de inserção perante o sistema de transporte e das suas necessidades (Jones, 1981, apud Cardoso, 2007).

Já, considerando as diretrizes da Cartilha da Mobilidade Urbana (2005), lançada pelo governo Federal por iniciativa do Ministério das Cidades, com o intuito de implementar uma política de

---

<sup>2</sup> Por não ser objetivo deste artigo, não enfocaremos aqui a discussão conceitual sobre cidades médias. Mas cabe ressaltar que compreendemos “cidades médias” como um termo mais amplo do que “cidades de porte médio”, geralmente atrelado a critérios demográficos. Para maiores informações sobre o assunto, recomenda-se a obra de Sposito (2007).

<sup>3</sup> Neste ponto, vale ressaltar o caso dos segmentos sociais que habitam os setores mais periféricos do espaço urbano, tanto no contexto dos deslocamentos para trabalho quanto para serviços, saúde, estudo, lazer etc.

mobilidade urbana que contribua para o acesso universal à cidade e ao desenvolvimento urbano sustentável, constatamos que a mobilidade urbana trata-se de:

[...] um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Por exemplo, a disponibilidade de meios (automóveis, ônibus, metrô, bicicletas, etc.) e infra-estrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade, pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve, vai necessitar de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local. (Cartilha da Mobilidade Urbana, 2005, p. 3).

Nessa perspectiva, pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e as ocupações na cidade, enquanto totalidade, com intuito de garantir o acesso das pessoas aos bens e aos serviços que ela oferece (locais de trabalho, escolas, hospitais, igrejas e santuários, praças, parques e outros espaços públicos). Não se trata de, apenas, pensar os meios de transporte, o trânsito e os fluxos, em si, mas sim, pensar uma realidade em movimento, considerando os sujeitos como parte determinante no processo de produção e reprodução da cidade enquanto reprodução da vida. Nesse sentido, destacamos Harvey (2004), para quem:

O direito a produzir espaço ultrapassa em muito a capacidade de circular no interior de um mundo espacialmente estruturado pré-organizado. Significa, além disso, o direito de reconstruir relações espaciais (formas, recursos de comunicação e regras territoriais) que transformem o espaço em um arcabouço absoluto de ação num aspecto mais maleável e relativo da vida social. (HARVEY, 2004, p. 329).

Nesse sentido, compartilhamos também com a idéia de Caiafa (2007, p. 58), de que são as condições de mobilidade urbana que vão determinar, em grande parte, as regras da cidade enquanto um espaço partilhado. Para essa autora, “são ritmos que se criam em plena circulação”. Entretanto, são esses ritmos que vão fornecer, ou não, os elementos necessários para a produção e os usos dos espaços públicos, proporcionando, nesse sentido, formas diversas de apropriação do espaço urbano.

No entanto, segundo Vasconcellos (1996), a forma mais adequada de tratar a questão do movimento humano em determinado espaço deveria considerar todos os tipos de deslocamento, o que não é nosso interesse nesse texto. Assim posto, enfatizamos em nosso estudo, três tipos básicos: o transporte coletivo (ônibus) analisado por nós especificamente, o transporte particular (automóvel, motocicleta, bicicleta) e um último tipo que, na realidade, não se trata de uma forma de transporte, mas sim de deslocamento, a mobilidade socioespacial realizada a pé.

Essa opção justifica-se pelo fato de que nosso objetivo mais direto não é estudar os tipos de transportes na cidade, mas sim, os deslocamentos e a distribuição socioespacial, principalmente a partir do sistema de transporte coletivo urbano. Consideramos, aqui, a ênfase de Villaça (2001, p. 21), para quem “a estruturação no âmbito intra-urbano é dominada pelo deslocamento do ser humano”, sua circulação pela cidade, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho, enquanto consumidor, ou em busca do lazer, ou seja, em todos os tipos de deslocamentos que se realizam na vida urbana.

No entanto, nosso enfoque está direcionado para o último estágio considerado por Vasconcellos (1996), aquele da mobilidade diária do cidadão no espaço urbano. Essa opção leva em consideração as dificuldades que envolvem uma análise da mobilidade socioespacial urbana, os ritmos sociais em sua relação com a diferenciação socioespacial, agentes econômicos, meios de transporte e acessibilidade.

Assim sendo, limitar-nos-emos à análise da mobilidade diária relacionada com as práticas socioespaciais no tempo e no espaço, por meio do sistema de transporte coletivo. Num

primeiro momento, apresentamos os resultados obtidos na análise de Guarapuava, no âmbito intra-urbano e, posteriormente, tratamos de Presidente Prudente, na escala interurbana.

### 3. GUARAPUAVA E PRESIDENTE PRUDENTE: CIRCULAÇÃO E CENTRALIDADE

A acessibilidade e a mobilidade da população serão abordadas neste estudo a partir do transporte coletivo urbano em duas cidades médias distintas: Guarapuava, no interior paranaense, e Presidente Prudente, no interior do Estado de São Paulo. Esses dois recortes foram definidos a partir de pesquisas já realizadas nas respectivas cidades, as quais exploraram a questão do transporte coletivo urbano no âmbito da centralidade urbana.

Em Guarapuava, a análise se pautou no espaço intra-urbano, considerando-se os papéis desempenhados pela área central da cidade e a apropriação dos diferentes espaços pela população<sup>4</sup>. O sistema de transporte coletivo da cidade de Guarapuava é operado pela empresa Pérola do Oeste que presta o serviço à população dessa cidade, desde o final da década de 1970. Segundo Silva (1995), foi a partir de 1974 que surgiu, na cidade, o primeiro serviço de transporte coletivo com o nome de “Transportes Coletivos Waldemar Tonato”. Posteriormente, essa empresa passou a se chamar Transportes Coletivos Pérola do Oeste Ltda. Atualmente, ela faz parte do Grupo Gulin, de Curitiba, que possui o monopólio do transporte coletivo local. O sistema de transporte tem seu funcionamento por um total de dezessete horas diárias, entre 6:00 e 23:00 horas e está estruturado a partir de dois terminais (Figura 1).

**Figura 1** - Guarapuava: linhas do transporte coletivo e terminais urbanos – 2006



Fontes: SEDU - PR (2006) e fotos do autor (2008)

<sup>4</sup> Na realidade, a análise da questão do transporte coletivo urbano em Guarapuava enfocou, além da questão da centralidade, aspectos mais amplos que dizem respeito ao espaço público no contexto das práticas socioespaciais da população, conforme consta em Loboda (2008).

O terminal da Fonte, que está localizado na área central da cidade, trata-se de um local onde já se localizaram o antigo mercado municipal e, posteriormente, a antiga estação rodoviária da cidade que aí permaneceu até a década de 1980. O Terminal Trevo, por sua vez, cuja denominação faz referência a sua localização entre o entroncamento da BR-277 com Avenida Manoel Ribas, funciona como um terminal de alimentação das linhas provenientes dos distritos e dos bairros periféricos da zona norte da cidade. Ressalta-se que apesar de haver dois terminais, a centralidade em Guarapuava continua polarizada pela área central da cidade.

De acordo com dados da Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Paraná (SEDU), no início do ano de 2006, o sistema de transporte público por ônibus de Guarapuava atendia a uma população aproximada de 120.000 passageiros, que realizam em torno de 33.000 viagens diárias em média, através da oferta de aproximadamente 700 partidas diárias. Portanto, há indicativos de que uma parte significativa da população guarapuavana faz uso do transporte coletivo diuturnamente.

O sistema de transporte coletivo da cidade é constituído por um total de 48 linhas que, em sua maioria são radiais. No entanto, além dessas, o sistema está articulado por meio de uma linha perimetral/circular passando por vários bairros, outra troncal que liga o terminal central ao terminal localizado na zona norte da cidade e cinco linhas que interligam os dois terminais, além de passarem por outras áreas da cidade durante o percurso realizado entre um e outro.

A análise do sistema de transporte coletivo de ônibus em Guarapuava se deu a partir da realização de trabalhos de campo<sup>5</sup>. Diuturnamente, manhã e final da tarde, ora no Terminal da Fonte, área central da cidade, ora no Terminal do Trevo, zona norte da cidade, observamos e acompanhamos a multidão que se apressa e forma filas em busca do transporte coletivo. Sob visão pautada no cotidiano dos usuários do sistema de transporte coletivo em Guarapuava, constatou-se um conjunto de dificuldades que a população enfrenta nas áreas mais periféricas, no que diz respeito ao percurso da residência até o ponto de parada dos ônibus.

No universo bem diversificado dos usuários de ônibus, observou-se a presença de estudantes, idosos, trabalhadores e demais moradores da cidade que, nem sempre bem acomodados no interior dos veículos, buscam o acesso às áreas mais centrais para a satisfação de suas necessidades cotidianas. Dessa forma, nos horários do início do dia, os veículos que seguem em direção ao centro apresentam elevado número de passageiros e, diante da demanda, a empresa disponibiliza carros extras para os bairros mais distantes que geralmente são mais populosos.

Em Guarapuava, grande parte dos segmentos sociais faz uso da cidade, ou ao menos de parte dela, cotidianamente, por meio da utilização do transporte coletivo urbano. Enfatizando que uma parte significativa dessa população é proveniente dos bairros, ressaltamos que dependem quase que exclusivamente do transporte coletivo para seus deslocamentos, fato também evidenciado a partir da aplicação de enquête de opinião sobre os meios de deslocamento da população na cidade, cujos resultados apontam o transporte coletivo como primeira opção. Os itinerários das linhas, na maioria das vezes, afluem para a área central, em função das atividades que aí se desenvolvem, afora aquelas destinadas ao estudo ou ao trabalho, quando localizado em áreas industriais situadas em diferentes locais da malha urbana e, até para além dela, em alguns casos.

Observa-se, ainda, que esses itinerários, para serem bem compreendidos, devem ser cruzados com as temporalidades desse sistema de transporte, para se entender a utilização da área mais central da cidade, visto que, no início da noite, todo esse sistema de fluxos leva as pessoas de volta para suas residências, para se refazer de mais uma jornada diária. Diante disso, observa-se a configuração de uma monocentralidade em Guarapuava, considerando-se o sistema de transporte coletivo, mesmo havendo outro terminal localizado na zona norte. Os papéis desempenhados pela área central da cidade ainda é muito expressivo e tem seus reflexos no sistema de circulação da população por meio de ônibus.

<sup>5</sup> Por uma questão metodológica, nossas observações e levantamento das informações (trabalho de campo) sobre o transporte coletivo efetivaram-se durante os horários de maior movimento, ou seja, entre 06h30 e 08h30 e entre 17h30 e 19h30, de segunda a sexta-feira. Foram percorridos no mínimo três vezes cada uma das 42 linhas de transporte coletivo da cidade (no caso de algumas linhas foram necessárias mais viagens em função da mudança da rota ou então pela dificuldade na demarcação correta dos pontos), a princípio conferindo e atualizando, quando necessário, as rotas das linhas; num segundo momento demarcando os pontos; e, num terceiro, anotando o "sobe e desce" dos passageiros, por ponto, para cálculo posterior da mobilidade diária de passageiros.

Mais da metade dos usuários do transporte coletivo fazem uso desse meio de locomoção para atividades vinculadas ao trabalho e ao estudo, notadamente nos horários de pico, o que corresponde a mais de 60% dos usuários no período da manhã, por exemplo. A área central da cidade, pelas funções que a mesma desempenha (comércio e serviços), concentra uma parte significativa da população durante o dia que, em sua maioria, são provenientes de outros locais da cidade, dos bairros.

Entretanto, queremos chamar atenção, para o fato de que, no restante do dia (horários entre picos), a mobilidade dos usuários é consideravelmente diversificada, comparada com a representação dos interesses de viagens dos usuários fora dos horários de maior fluxo. Não podemos negligenciar que a circulação dos cidadãos guarapuavanos esteja voltada, em grande parte, para o processo de produção de uma cidade enquanto, ela mesma, espaço de produção, uma tendência que não é específica dessa ou daquela cidade, mas das cidades contemporâneas, marcadas por intensa divisão socioespacial do trabalho, que delimita e especializa a utilização do espaço urbano.

No entanto, isso não deve ser visto como uma exclusividade, ou como via de regra, mas sim, devemos considerar que, nos interstícios desse processo, há uma realidade em movimento, ou seja, o desenrolar de práticas socioespaciais, denotadoras da cidade também enquanto o local da reprodução da vida.

É nesse contexto que inserimos nesta discussão a questão das escalas de análise urbana. Corrêa (2007) distingue, sem negligenciar a articulação e inter-relação, três escalas nas quais o processo de urbanização se manifesta: a escala intra-urbana, a escala da rede urbana e a escala intermediária, esta última situada entre as duas anteriores. Para o autor, a escala intermediária ainda não possui uma definição específica, mas fica evidente que se refere às realidades decorrentes de processos como a aglomeração urbana ou conurbação. Nesse sentido, em áreas urbanas aglomeradas, a dinâmica de circulação de ônibus e, conseqüentemente, as práticas socioespaciais, se dão de forma diferenciada no que diz respeito à articulação de escalas distintas.

Em muitas cidades médias observa-se uma tendência à expansão territorial urbana, principalmente por meio da implantação de novos loteamentos descontínuos em relação ao tecido urbano consolidado. Mesmo assim, como se verifica em Guarapuava, tais cidades ainda continuam sendo estruturadas a partir do centro principal, salvo algumas exceções. No entanto, quando se verifica o processo de aglomeração urbana, essa dinâmica pode configurar novas centralidades não necessariamente na escala intra-urbana, mas na escala interurbana. Com o objetivo de ilustrar essa questão, apresentamos o caso do sistema de transporte coletivo intermunicipal de Presidente Prudente e mais dois municípios vizinhos: Regente Feijó e Álvares Machado (Figura 2).

O sistema de transporte coletivo intermunicipal entre Presidente Prudente, Álvares Machado e Regente Feijó é operada pela empresa Jandaia Transporte e Turismo, sediada em Presidente Prudente. A empresa atua nestas cidades desde 1980. O que chama atenção é que muitas linhas da empresa, que interligam as cidades aqui analisadas, permitem o deslocamento intermunicipal em tempo muito menor do que várias linhas que se restringem ao espaço intra-urbano de Presidente Prudente. Ou seja, circular entre as cidades é muito mais rápido (e até mesmo mais barato) do que circular dentro da cidade de Presidente Prudente<sup>6</sup>.

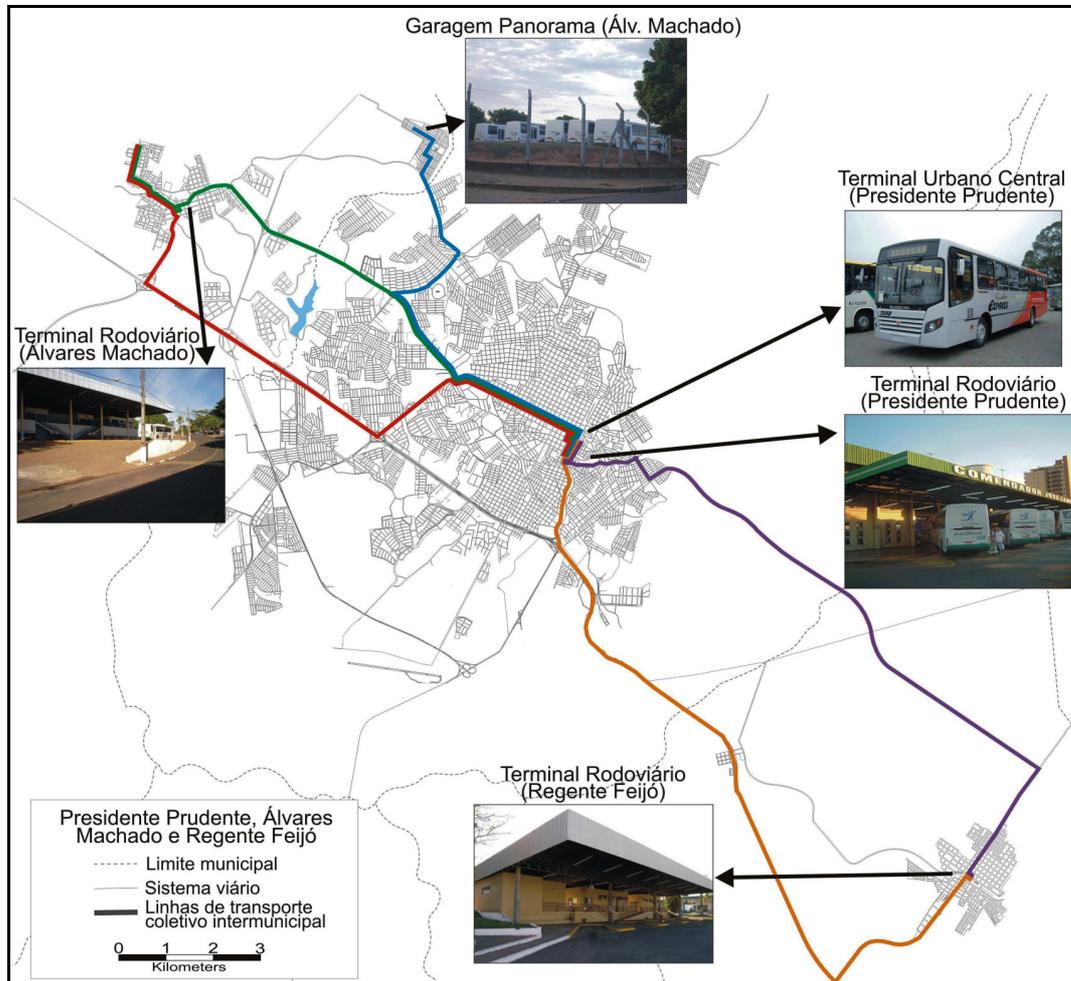
O estudo não tratou especificamente da circulação de ônibus urbano na escala intra-urbana de Presidente Prudente, uma vez que se buscou compreender a circulação da população na escala interurbana, ou seja, da aglomeração. Esse enfoque se justifica quando se consideram as informações sobre a proporção da população de Álvares Machado e Regente Feijó que trabalham ou estudam fora do município de residência, num patamar que varia de 15 a 20%<sup>7</sup>. Este fato fica evidente quando se analisa a distribuição de linhas pelos diferentes horários do dia: maior concentração nos períodos da manhã e final da tarde/início da noite, períodos

<sup>6</sup> Levantamentos realizados em campo mostraram que enquanto um indivíduo leva 35 minutos para se deslocar do centro de Presidente Prudente até o centro de Álvares Machado, outro indivíduo leva mais de 40 minutos para se deslocar do centro de Presidente Prudente até o Bairro Ana Jacinta, na periferia da cidade.

<sup>7</sup> Apesar de não alcançar os valores obtidos por cidades que compõem grandes áreas metropolitanas, este percentual abrange um número significativo de pessoas que se deslocam diariamente para a realização de suas atividades no município vizinho, principalmente quando consideramos o porte demográfico das cidades analisadas.

ligados à demanda dos trabalhadores que se deslocam de suas residências para o local de trabalho e vice-versa. A circulação da população, neste caso, se dá em uma escala mais ampla que supera os limites político-administrativos dos municípios.

**Figura 2** – Presidente Prudente e entorno: linhas do transporte coletivo interurbano e terminais de ônibus, 2009



Fontes: MIYAZAKI (2008) e fotos do autor (2008)

Se a circulação se dá entre os municípios, podemos supor a configuração de duas situações possíveis no que diz respeito à centralidade. Por um lado, a centralidade da área urbana do núcleo principal da aglomeração (no caso, Presidente Prudente) pode ampliar sua área de abrangência. Nesse caso, o centro de Presidente Prudente passaria a desempenhar papéis não só no âmbito intra-urbano, mas também interurbano. Não é novidade que essa centralidade pode se dar na escala da rede urbana. Mas quando enfocamos a escala da aglomeração, o grau de vinculação e a intensidade e frequência das interações são muito mais amplas, no âmbito da circulação para a realização de suas atividades cotidianas na cidade. Por outro lado, essa circulação da população entre os municípios pode levar à constituição de novas centralidades no âmbito intermunicipal.

No caso específico de Presidente Prudente e as demais cidades vizinhas, observa-se que a primeira situação, referente à ampliação da centralidade para além dos limites do município, é mais evidente. Isto porque os levantamentos e campo realizados, juntamente com os dados censitários demonstram que há uma relação de dependência entre a periferia (Álvares Machado e Regente Feijó) e o centro (Presidente Prudente). Porém, a ideia de policentralidade não pode ser totalmente descartada, uma vez que, por se constituírem em unidades político-administrativas autônomas, Álvares Machado e Regente Feijó possuem papéis e funções urbanas específicas. Além disso, a presença de um número significativo de empresas no

Distrito Industrial de Regente Feijó tem atraído um grande número de trabalhadores, inclusive aqueles residentes em Presidente Prudente e Álvares Machado.

Tanto em Guarapuava quanto em Presidente Prudente verifica-se uma priorização do sistema de transporte coletivo para se atender às demandas dos horários de pico, ou seja, os períodos em que a maioria da população se desloca por motivos de trabalho. Os demais horários do dia a população tem menos opções de horários e linhas, o que acaba limitando as possibilidades da efetivação de práticas socioespaciais na cidade por outros motivos que não seja o trabalho.

Diante desses dois estudos de caso, o primeiro enfocando a escala da cidade e o segundo englobando a escala intermediária (da aglomeração), nota-se que o sistema de transporte coletivo tem impactos diferenciados na forma como se dá a apropriação do espaço pela população e, conseqüentemente, na consolidação de centralidades e/ou configuração de novas. Na realidade, apresentamos ainda alguns elementos iniciais para se incitar o debate e as investigações que tratem deste tema, no âmbito das cidades médias e das novas espacialidades urbanas em realidades não-metropolitanas.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inicialmente, diante dos estudos apresentados, enfatizamos a importância e a necessidade de um sistema de transporte urbano que realmente proporcione a circulação dos diferentes segmentos sociais em torno das diferentes centralidades da cidade e/ou entre as cidades. Não nos parece conveniente, muito menos democrático, que o direito à centralidade ou o simples mover-se pela cidade e seus diferentes lugares, esteja restrito aos cidadãos que possuem um automóvel particular.

Nesse sentido, insistimos na idéia da priorização do sistema de transporte coletivo, considerando que o automóvel privado é uma solução confortável para uma minoria na cidade. Entretanto, o próprio sistema de transporte coletivo acaba sendo inibidor da circulação, ao menos daqueles de baixo poder aquisitivo, que, diante do valor das passagens, não possuem condições para se dirigir a qualquer lugar da cidade e retornar. Um sistema fundado no lucro e no relógio, que de certa forma, também restringe o acesso e, por conseqüência, determinadas práticas socioespaciais na cidade.

Para concluir, levando em consideração as constatações aqui trabalhadas, queremos enfatizar que a busca pelo coletivo, a eminência da busca pela cidade mais socializada, por uma cidade melhor distribuída socioespacialmente depende, em grande parte, de um sistema de transporte coletivo eficiente.

E, diante das novas espacialidades e da ampliação das possibilidades de circulação e transportes, é preciso pensar a questão do transporte coletivo também em escalas mais amplas, não de forma separada, mas sim articulada.

Trata-se de um conjunto de desafios que precisam ser consideradas não só em nossas reflexões teóricas, mas também para a implementação de ações por parte do poder público em busca de uma cidade mais integrada e articulada, não só no âmbito intra-urbano, mas também interurbano. Como aponta Caiafa (2007, p. 25), é a mistura urbana, a concentração e a circulação, o contágio em plena rua que garantem a nossa presença e a liberdade de circular e, portanto, a nossa relação afetiva com a cidade.

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades**: ensaios e etnografias. Rio de Janeiro: Editora FVG, 2007.
- CARDOSO, Leandro. Acessibilidade Urbana e Exclusão Social: novas relações, velhos desafios. In: **SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA**. X Simpurb. 2007. Florianópolis. *Anais...* Florianópolis: Ufsc, 29 de out. a 2 de nov. de 2007.
- CARTILHA DA MOBILIDADE URBANA. **Ministério das Cidades e Instituto Pólis**. 2. Ed. Brasília, 2005. Arquivo Digital. Disponível em [www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br). Acessado em fevereiro de 2007.
- CORRÊA, Roberto. Lobato. Perspectivas da urbanização brasileira – uma visão geográfica para o futuro próximo. In: **SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA**, 10., 2007, Florianópolis. *Anais...* do X Simpurb. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2007.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. São Paulo: Loyola, 2004.

LOBODA, Carlos Roberto. **Práticas socioespaciais e espaços públicos em Guarapuava - PR**. 2008. 337f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente, 2008.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. **Um estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó**. 2008. 172f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Estadual Paulista, campus de Presidente Prudente.

SEDU - PR. **Programa de sistema de transporte urbano sustentável no Paraná**: análise de informações, diagnósticos e propostas de alternativas - Guarapuava. Curitiba: PARNACIDADE: BID: LOGIT: LOGITRANS, 2006.

SILVA, Joceli Maria. **Valorização fundiária e expansão urbana recente de Guarapuava - PR**. 1995. 191f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Ciências Humanas, letras e Artes da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1995.

SPOSITO, Maria. Encarnação. B. (org.) **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Editora Unidas, 1996.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincon Institute, 2001.