

A LOCALIZAÇÃO DAS RODOVIÁRIAS NAS CIDADES BRASILEIRAS: LEVANTAMENTO E ANÁLISE ESQUEMÁTICA FOCANDO ESPECIALMENTE AS COM MAIS DE 250 MIL HABITANTES

Juergen Richard LANGENBUCH¹

Resumo

Desde que o serviço de trens de passageiros de longa distância, no Brasil, ficou reduzido a apenas algumas linhas, o transporte terrestre de passageiros entre diferentes cidades e estados, bem como a países vizinhos, passou a depender quase inteiramente dos ônibus. Daí a importância dos "terminais rodoviários de passageiros", ou seja, as "rodoviárias" como são referidas de modo abreviado. Sua localização nas cidades tem implicações nas condições de locomoção, bem como na estrutura urbana, o que se pretende examinar no presente estudo, focalizando em especial as cidades com mais de 250 mil habitantes. Para tanto foi formalizada uma análise esquemática, classificando os tipos de localização em relação à distância ao centro da cidade. As diferentes situações são examinadas através da apreciação de vários casos concretos.

Palavras-chave: Transporte rodoviário de passageiros. Rodoviárias. Localização das rodoviárias. Impactos das rodoviárias no contexto urbano

Abstract

The setting of bus stations in the Brazilian cities: survey focusing specifically those over 250.000 inhabitants, with a schematic analysis

Since the long distance passenger trains were abolished in Brazil, with exception of a few routes, the overland passenger transport between cities, states and directed to neighboring countries became almost entirely dependent on buses. So the bus stations are very important and their setting in different parts of the towns and cities imply in the conditions of locomotion and their impacts on the urban structure. These questions are the subject of the present paper, focusing specifically cities above 250 thousand inhabitants. That for a schematic analysis was formulated and the setting of the bus stations classified in regard to the distance to city center. Different questions are examined through the analysis of several real cases.

Key words: Passenger transport by road. Bus stations. Setting of bus stations. Impacts of bus stations on the urban context.

¹ Geógrafo e bacharel em Direito. Ex-professor titular do Departamento de Geografia do IGCE da UNESP (Rio Claro). E-mail jurlang@terra.com.br

A questão enfocada neste artigo é de certa relevância tendo em vista que no Brasil o transporte coletivo terrestre de passageiros entre diferentes cidades e estados (e mesmo internacional) repousa quase inteiramente nos ônibus, já que os trens de passageiros de longo percurso foram, em sua maioria, suprimidos há muitos anos.

As rodoviárias (formalmente "estações rodoviárias" ou "terminal rodoviário de passageiros") em nossos dias são consideradas quase imprescindíveis para as operações de embarque e desembarque de passageiros em ônibus intermunicipais, interestaduais ou internacionais de tipo "rodoviário", ou seja, aqueles, de maior conforto, que efetuam trajetos mais longos, com passagens previamente adquiridas em bilheteria local (ou, em alguns casos, de modo alternativo, pela *internet*), quase sempre com lugares numerados, nos quais bagagem de maior porte pode ser acomodada em compartimento inferior, o que é efetuado pelo motorista ou outro funcionário. Os ônibus ditos "suburbanos", que cruzam limite municipal, mas com percurso mais reduzido, apresentando a mesma estrutura interna dos "urbanos", não precisam de uma rodoviária para iniciar ou terminar seu trajeto na cidade, podendo eventualmente fazê-lo, dependendo das circunstâncias.

Até determinada época, quando a maioria das cidades brasileiras eram bem menores, ainda não havia rodoviárias; os ônibus de tipo rodoviário acostavam junto à calçada, defronte à agência da empresa, instalada em alguma rua central ou junto à estação ferroviária (nas cidades em que havia), favorecendo assim a baldeação entre os dois meios de transporte, procedimento dos mais comuns naqueles tempos. Em algumas cidades pequenas, dita agência se limitava a um simples *box* instalado numa padaria ou estabelecimento congêneres. Mesmo na cidade de São Paulo, até o início dos anos sessenta, os ônibus dirigidos ao interior e a outros estados, partiam de numerosas agências espalhadas pela área central, porém com maior concentração na área das avenidas Ipiranga e Rio Branco (*Guia Levi*, São Paulo, 1960, p. 319-320).

A partir da década de 1960 e sobretudo a de 1970, começaram a ser instaladas rodoviárias na maioria das cidades, em substituição às referidas agências.² Geralmente se localizavam na área central da urbe ou em sua proximidade imediata. A vizinhança da estação ferroviária, em geral implantada no centro, continuava atraente para essas novas implantações. Com o aumento do movimento de passageiros e ônibus verificado no decorrer dos anos, em muitos lugares essa primeira rodoviária tornou-se pequena, complicando-se também a circulação dos veículos, quando o acesso era efetuado através de ruas estreitas, cada vez mais congestionadas. Nesses casos, foi comum essa antiga estrutura ser substituída por uma nova rodoviária, sita em lugar mais afastado. Muitas vezes afastado demais, conforme se verá.

Este artigo pretende levantar e analisar de modo esquemático a localização das rodoviárias atualmente existentes, concentrando-se em especial nas cidades com mais de 250 mil habitantes, em que a circulação de veículos (ônibus e outros) pode ser mais difícil nos dias atuais ou haver carência de espaços disponíveis para a implantação de uma rodoviária de certo porte nas áreas mais centrais, já muito ocupadas pelo crescimento vertical. O citado parâmetro dimensional será tomado com algumas exceções: as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro não serão incluídas, pois em função de seu porte a questão em exame têm características muito específicas. Também serão deixadas de fora as cidades não centrais de áreas metropolitanas, em que o essencial da circulação urbana é comandada pelas ligações internas da área, em especial pelas direcionadas à cidade central (por exemplo: São Bernardo do Campo a São Paulo), ficando os ônibus de tipo rodoviário relegados a uma importância menor. Embora oficialmente integrante da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Petrópolis, RJ, foi incluída na pesquisa, por possuir uma polaridade própria muito marcante.

² Bem antes disso, precisamente em 1941, foi inaugurada a primeira rodoviária de Belo Horizonte, que em fontes locais é apontada como sendo a mais antiga do Brasil, conforme será visto no texto, adiante.

Também Palmas o foi, apesar de estar um pouco abaixo do limite dimensional estabelecido, considerando sua natureza de capital estadual. O balizamento ora proposto não impedirá eventuais enfoques de aspectos ligados a cidades de outras faixas dimensionais.

Na enumeração e citação das diferentes rodoviárias no texto, será omitido seu título oficial, geralmente homenageando políticos ou outras personalidades, já que pouco utilizados, preferindo-se, em havendo mais de uma em certa cidade, rotulações mais corriqueiras, tais como "antiga", "nova" etc.

REQUISITOS PARA UMA RODOVIÁRIA

Para cumprir com suas finalidades, uma rodoviária eficiente necessita de condições adequadas de espaço e acessos, visando suas instalações e funcionamento. Embora sobejamente conhecido, convém alinhar o que as rodoviárias devem conter:

- plataformas para o acostamento dos ônibus e embarque e desembarque de passageiros e suas eventuais bagagens;
- boas condições para a manobra dos ônibus e lugar para eles "aguardarem a vez" entre uma viagem e outra;
- bilheterias para a aquisição de passagens;
- locais para os passageiros aguardarem sentados a hora do embarque;
- toaletes para os passageiros, motoristas e funcionários;
- guarda volumes (úteis, mas não inteiramente necessários);
- lanchonete(s) ou restaurante(s);
- lojas (inteiramente dispensáveis, mas podendo existir se houver espaço sobrando. (Apesar desse caráter supérfluo, muitas rodoviárias antigas acabaram se transformando em verdadeiras galerias de comércio popular e botequins);
- facilidades para a circulação interna a passageiros portando bagagem de certo vulto ou com dificuldades de locomoção, comportando rampas, escadas rolantes ou mesmo elevadores, quando a rodoviária estiver em desnível com relação à rua de acesso ou tiver mais de um andar;
- instalações para a administração da rodoviária e eventualmente posto policial;
- espaço paralelo à fachada externa para acostamento de automóveis, sejam privados ou táxis, para a chegada ou prosseguimento do percurso dos passageiros a seus destinos na cidade;
- faixa para os táxis aguardarem a vez para pegarem passageiros desembarcados;
- estacionamento para os carros dos passageiros que pretendem permanecer pouco tempo fora. (Este quesito pode ser desprezado, em havendo estacionamentos privados nas imediações.)

Os recursos acima expostos precisam ter capacidade suficiente para atender inclusive o movimento mais acentuado nos dias de pico, como feriados emendados, festas de fim de ano etc., sendo de bom alvitre, também, que já se preveja a ampliação futura da demanda.

Em matéria de acessos externos, as preocupações se voltam a duas direções geograficamente opostas, mas sempre preconizando, na medida do possível, sua efetivação por vias em boas condições e sem problemas de congestionamento pelo tráfego local. Vejamos:

- O acesso à rodovia deve ser o mais curto e rápido possível, para que os ônibus que não iniciam ou terminam a viagem na cidade, mas apenas fazem escala nela, não

percam tempo demais nos trajetos internos, para não alongar muito o tempo de percurso dos passageiros que seguem adiante;

- Deve haver acesso fácil e o mais curto possível entre a rodoviária e as várias partes da cidade, em especial seu centro.

Este último requisito, grafado em negrito, conflita com todos os anteriores, tendo em vista que a disponibilidade de espaço adequado e a custo razoável é mais escasso nas áreas mais centrais, a partir de onde a distância média a todas as partes da cidade é menor. Parece que esse conflito de motivações, um puxando mais para dentro da cidade, os outros puxando mais para fora, é um dos principais responsáveis pelos múltiplos tipos de localização das rodoviárias pelo Brasil afora.

TEMIDOS OU EFETIVOS IMPACTOS DAS RODOVIÁRIAS SOBRE AS VIZINHANÇAS

Além dos fatores funcionais, fundiários e financeiros acima expostos, o local de implantação da rodoviária também pode ser influenciado pelo impacto que poderá vir a ter sobre sua vizinhança imediata ou mesmo um pouco mais distante. Entre outros, parece haver certo viés elitista no modo de avaliar essa questão. Uma das preocupações era a de que penetrando muito a fundo na cidade, os ônibus poderiam sobrecarregar demais o trânsito urbano. Na realidade, o acréscimo do movimento nas ruas verificado a partir dos anos sessenta decorria do número cada vez maior dos automóveis em circulação a partir dos anos sessenta. Com efeito, entre 1968 e 1981 eles passaram de cerca de 1,8 milhões a 7,4 milhões de unidades no Brasil (*Anuário Estatístico do Brasil*, IBGE, Rio de Janeiro, 1970; *idem*, 1986). De modo consciente ou subliminar, via-se nos ônibus, meio de transporte coletivo e público e não nos automóveis, veículo individual e privado, o componente do trânsito que deveria ter sua circulação restringida. Sem dúvida, isso pesou nas decisões de substituir muitas das rodoviárias de localização bastante central por novas em áreas mais externas da cidade.

Outrossim, há uma certa noção difusa de que uma rodoviária pode provocar ou, ao menos ajudar a provocar, a deterioração qualitativa da área circundante, o que anteriormente se verificava em torno das estações ferroviárias (aqui no Brasil, ao contrário da Europa, por exemplo).

Eis a manifestação do conceituado urbanista Jorge Wilhelm a respeito da anterior rodoviária de São Paulo, que ficava defronte à estação ferroviária Júlio Prestes, na praça homônima, tendo funcionado lá entre 1961 e 1982:

Historicamente, rodoviárias já contribuem para a degradação da região, principalmente as que não são integradas com transportes rápidos, como o metrô. Depois, com sua desativação, houve uma estrutura ociosa de hotéis e bares que se tornaram alvo fácil para a degradação da região.⁴

No caso específico, é difícil avaliar a real influência da rodoviária no processo, já que a deterioração daquela parte da cidade é de extensão geográfica muito mais ampla.

Em torno da rodoviária antiga (já substituída) de Campina Grande (PB) nota-se um espaço ocupado por um comércio barato. Coisa parecida ocorre na capital do estado, João

⁴ Notícia de 13 de abril de 2010 no sítio www.estadao.com.br/impresso, acessado em 26.12.2012.

Pessoa, onde a rodoviária anterior ainda era mais central que a atual. Em situações dessa natureza, sempre é difícil, sem conhecer a história do lugar, saber qual o fato que antecedeu o outro. Nas ruas que beiram a rodoviária nova de Foz do Iguaçu, de implantação relativamente recente em meio a área ainda pouco edificada, foram instalados dois hotéis, quatro restaurantes ou lanchonetes, uma agência de moto-táxis e uma loja de "acessórios e presentes". Estabelecimentos com esse tipo de localização em geral são de um nível bastante popular, o que pode gerar certo repúdio por parte de pessoas de camadas sociais mais elevadas, as quais, se residentes na parte da cidade cogitada, podem não querer uma nova rodoviária perto de casa e, em geral, são detentoras de um poder de pressão para influir na decisão. Essa hipótese é da mesma ordem do preconceito manifestado, há pouco tempo, por pessoas da classe abastada do bairro de Higienópolis, em São Paulo, a propósito de projetada estação de metrô ali, meio de transporte estranho a seus hábitos, temendo que ela passaria a atrair pessoas de extratos mais baixos, além de camelôs e assaltantes.⁵ Não se tem indicações precisas a respeito, mas é possível que na escolha pelo tipo de localização de determinada rodoviária nova ponderações dessa ordem sejam levadas em conta. Ainda mais que tais decisões em geral são tomadas por pessoas de uma classe social que não viajam, elas mesmas, de ônibus, logo sem uma empatia natural com os passageiros, podendo ser mais sensíveis a outras motivações.

TIPOS DE LOCALIZAÇÃO DE RODOVIÁRIAS

A análise a ser empreendida doravante será toda efetuada considerando a localização da rodoviária dos diferentes casos com relação ao centro da respectiva cidade. Uma das motivações para assim proceder reside na sequência evolutiva mais habitual, migrando a rodoviária do centro para mais longe dali, conforme comentado acima. Porém, a principal razão é que, nas cidades compreendidas na faixa dimensional a ser examinada, o centro, apesar de parcial e às vezes até acentuado processo de descentralização verificado nas décadas mais recentes, continua a ser a área de maior atração, ao menos em termos relativos (quando não mais em termos absolutos). É lá que ainda ocorre a maior concentração de lojas de frente para a rua, as maiores agências bancárias, a catedral ou igreja matriz católica, muitas repartições públicas que ainda não foram transferidas para alhures, escritórios de contabilidade, de advocacia etc. Em geral, certo número de hotéis permanece no centro. Em função de tudo isso e da persistência de praxe arraigada desde a implantação inicial dos ônibus urbanos (em alguns casos substituindo bondes anteriormente existentes), na maioria das cidades o grosso de suas linhas, quando não todas, tem seu ponto inicial na área central.

Numa visão comparativa, acrescente-se que na maioria das cidades europeias e norte-americanas, inclusive as de grande porte, o local de embarque de viajantes permanece no centro ou em suas imediações. Na Europa, trata-se sobretudo das estações ferroviárias centrais, já que os trens, cada vez mais aperfeiçoados, continuam a ser o principal meio de transporte coletivo terrestre; as rodoviárias, geralmente pequenas, costumam ficar perto delas. Nos Estados Unidos, onde o ônibus rodoviário tem uma importância maior, em geral os pontos de embarque da empresa Greyhound, a principal do país, de abrangência nacional, também se localizam na área central ou em suas imediações. De porte relativamente grande, têm características semelhantes às rodoviárias brasileiras.

⁵ Sem entrar no mérito moral e sociológico de tais considerações, a temida consequência não se concretizou, de modo geral, em torno das numerosas estações de metrô que foram instaladas em São Paulo. Normalmente o aspecto e o nível socioeconômico da ocupação imobiliária das imediações permaneceu inalterado, podendo ter sofrido modificações semelhantes às da respectiva parte da cidade.

O tipo de localização das rodoviárias abrangidas no presente estudo será classificado com relação ao centro e a borda da parte de construção mais contínua da cidade. (Por mais que porções externas a ela, formando blocos urbanizados fragmentados e dispersos possam ser significativos, não pareceu viável levá-los em conta nesse enfoque geométrico.) Eis os tipos de localização propostos, a contar da periferia em direção ao centro:

- 0 – Fora do perímetro urbano compacto, junto à estrada ou até do outro lado, eventualmente afastada dela;
- I – Na borda do perímetro urbano ou pouca coisa para dentro dele;
- II – Entre a borda e meia distância do centro;
- III – Entre a meia distância e o centro;
- IV – No centro da cidade, eventualmente no limite externo dessa área.

Quando em determinado caso concreto, diante da situação, se afigurasse difícil optar por uma classe ou outra, foi adotada classificação intermediária: 0-I, I-II, II-III e III-IV.

A fim de avaliar a distância relativa de cada um desses tipos de localização a pontos na cidade, foi construído o gráfico constante na figura 1, na forma de um círculo fatiado em seis setores radiais iguais, no qual a circunferência representa a borda da parte de urbanização contínua da cidade e a divisão em setores um recurso para efetuar medições a locais diferentes. A quantidade de fatias pareceu adequada para estimar os deslocamentos que os passageiros precisam efetuar entre a rodoviária e seus locais de origem e destino, em direção a porções laterais e a lados opostos da cidade. Insista-se que o gráfico é um recurso esquemático e genérico que abstrai uma série de variáveis importantes na estrutura interna das cidades, tais como sítio urbano, sistema viário, uso de solo diferenciado por funções e categorias socioeconômicas etc., características que variam muito de um caso a outro. Mal comparando, é do gênero dos gráficos que ilustram as clássicas teorias de zoneamento espontâneo de Burgess, de Hoyt, e de Harris e Ullman, constantes em numerosos manuais de Geografia Urbana.⁶ Foi considerada, empiricamente, a distância de quatro quilômetros entre o centro a a borda urbanizada, decorrendo disso, por dedução proporcional as demais medidas.

Através do gráfico, a distância entre a rodoviária e os pontos médios dos setores radiais (fora aquele ocupado pela rodoviária ou de sua projeção para dentro da cidade) será apurada de dois modos, considerando-se, dado o caráter esquemático e genérico da análise, linhas retas entre os pontos tomados. Eis os modos:

- 1 – Por percurso através do centro, habitualmente efetuado por passageiros que se valem de ônibus urbanos, já que na maioria das cidades consideradas não há ou são escassos os ônibus urbanos com trajetos transversais (“inter-bairros”), obrigando-os, conforme a localização da rodoviária a tomarem dois, com baldeação no centro (o que, além do tempo despendido, geralmente exige o pagamento de duas passagens, já que arranjos de integração tarifária ainda não são muito difundidos).
- 2 – Por percurso direto entre a rodoviária e os dois setores laterais ao da entrada (no caso de rodoviárias com localização tipo 0, reto até a entrada no setor e divergindo a partir dali) e por percurso via centro em direção aos três outros setores, como no modo número 1, acima. Esses trajetos, sempre em termos esquemáticos, usualmente são seguidos por passageiros que chegam ou partem da rodoviária via táxi, carro próprio guardado em estacionamento integrado ou próximo ou carro de pessoa que os leva ou traz de lá. Não se excluem usuários de ônibus urbanos nos casos, minoritários, em que haja linhas transversais.

⁶ A guisa de exemplo: CARTER (1997, p. 126)

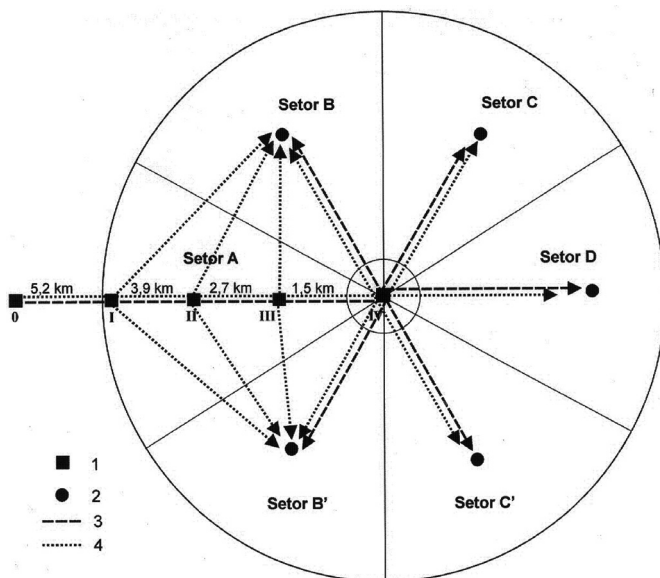


Figura 1 – Esquema geométrico, teórico, de localização das rodoviárias, assumindo um bloco urbanizado circular com quatro quilômetros de raio em torno do centro

Legendas: 1 – Tipo de localização, indicando a quilometragem ao ponto central; 2 – ponto mediano de cada um dos seis setores radiais; 3 – percurso pelo modo 1 entre as rodoviárias de cada tipo de localização aos pontos medianos de cada setor, exceto ao da entrada (A), todos via centro; 4 – idem, pelo modo 2, de forma direta aos pontos medianos dos setores laterais ao da entrada (B e B') e via centro aos demais (C, C' e D).

Em ambos os modos, à falta de critério melhor, a distância a ser percorrida dentro do próprio setor no qual ou junto ao qual se acha instalada a rodoviária, qualquer que seja sua localização, será empiricamente arbitrada em um terço da distância entre o ponto mais central e a borda, tendo em vista a maior proximidade aos pontos de destino e o fato de que, conforme a situação, passageiros sem bagagem grande (guardadas em baixo) podem embarcar ou desembarcar em alguns pontos do trajeto.

Será proposta estimativa da distância média a ser percorrida pelos passageiros, estimando-se, também de modo empírico, a participação dos passageiros oriundos do centro ou destinados a ele (além de moradores locais, homens de negócio e pessoas em busca de bens e serviços lá disponíveis) em 20 por cento, com o restante distribuído pelos setores conforme proposto. O resultado será apresentado na tabela 1.

Tabela 1 – Distâncias médias, em linha reta, entre as rodoviárias e os vários pontos de destino na cidade, apuradas no gráfico esquemático da figura 1 (tomando cidade hipotética, com bloco contínuo de configuração circular com 4 quilômetros de raio) Modos: vide texto

Tipo de localização	Modo 1	Modo 2
0 – Junto à estrada ou no lado oposto	6,78 km	5,88 km
I – Na borda do perímetro urbano	5,48 km	4,58 km
II – Entre a borda e meia distância do centro	4,44 km	3,66 km
III – Entre a meia distância e o centro	3,44 km	2,89 km
IV – No centro ou seu entorno imediato	2,44 km	2,44 km

Conforme se verifica, as distâncias são gradativamente decrescentes em favor das rodoviárias de localização mais central mesmo no modo 2, que contempla percursos intraurbanos diretos entre a rodoviária e os setores sites lateralmente. Enfim, instaladas ali, os passageiros, em média, uma vez desembarcados chegarão de forma mais rápida a seus pontos de destino, poupando também na tarifa do táxi, caso optem por esse meio de condução, já que a mesma costuma ser calculada conforme a distância percorrida. É claro que o que foi dito vale também no sentido inverso, ou seja no acesso à rodoviária.

Para a apuração da localização das rodoviárias nas diferentes cidades pesquisadas, foi utilizado basicamente o instrumento *Google Earth* da *internet* e de seu aplicativo *Street View*, disponível para a maioria dos casos, suplementando-se com informações em sites específicos da *internet*. No contexto urbano, o centro foi identificado através dos mesmos recursos, procurando-se fixar sua porção mais focal como ponto zero para o estabelecimento da distância entre ele e a rodoviária. Quando necessário, edições antigas do *Guia Quatro Rodas – Brasil* auxiliaram nessa identificação, ao apontarem os hotéis mais antigos, geralmente instalados nessa porção da cidade.⁷ A distância ao centro foi medida em linha reta, pois no citado recurso visual nem sempre é possível identificar o melhor trajeto viário para os veículos. Através do *Google Earth* foi medida a dimensão do espaço ocupado pelas rodoviárias, tomando-se a área total e a parcela correspondendo à área edificada (considerando a planta térrea), sendo os resultados apresentados por classes dimensionais, a saber:

Classes de área total: 10 - até 19 mil metros quadrados; 30 - de 20 a 39; 50 - de 40 a 59; 75 - de 60 a 89; 110 - de 90 mil metros quadrados a mais.

Classes de proporção da área edificada (considerando a planta térrea) sobre a área total: 10 - até 19%; 30 - entre 20% e 39%; 50 - de 40% a 69%; 80 - acima de 70%.

Na tabela 2, em que os dados referentes às diferentes cidades serão apresentados, será apontada também a posição da rodoviária, com relação ao principal acesso rodoviário, se junto à rodovia ou acessível a ela quando sita no lado oposto à cidade (R), com acesso relativamente direto (D) ou em local mais lateral com relação a ele, obrigando a um percurso por outras áreas da cidade (L), admitindo-se também aqui a classificação intermediária (D-L) para situações que ficam a meio-termo.

⁷ O autor teve em mãos a edição de 1980, útil por apontar os hotéis existentes na época, e a de 2002 que informa o ano da instalação dos hotéis.

Tabela 2 – As rodoviárias nas cidades pesquisadas

Cidade	População urbana (mil habitantes) *	Tipo de localização **	Km do centro (em linha reta)	Posição em relação ao acesso rodoviário **	Classe dimensional da área total **	Classe da parcela de área edificada **
GRANDE REGIÃO NORTE						
Manaus, AM	1.793	II	7,0	D	10	30
Belém, PA	1.380	II-III	4,3	D	10	50
Porto Velho, RO	391	II-III	2,4	D-L	10	50
Macapá, AP	380	I-II	4,0	D	10	10
Rio Branco, AC	308	0	4,2	R	50	30
Boa Vista, RR	277	III	2,5	D	50	10
Palmas, TO	221	I	8,1	R	30	10
GRANDE REGIÃO NORDESTE						
Fortaleza, CE	2.447	III	3,3	D-L	50	30
Recife, PE	1.536	0	11,5	R	75	30
Salvador, BA	1.427	II-III	5,2	D	75	30
São Luiz, MA	955	I	7,7	R	50	30
Maceió, AL	931	II-III	2,3	L	50	10
Natal, RN	803	II	4,8	L	75	10
Teresina, PI	767	II	4,5	L	30	30
João Pessoa, PB	720	III-IV	0,7	D-L	75	15
Aracaju, SE (rodov. velha) (rodov. nova)	570	IV	0,3	D-L	10	15
		I	4,2	D-L	75	30
Feira de Santana, BA	510	III-IV	0,9	D	10	10
Campina Grande, PB	367	I	2,6	R	50	10
Vitória da Conquista, BA	274	II	3,4	D	30	30
GRANDE REGIÃO SUDESTE						
Belo Horizonte, MG	2.375	IV	0,6	D	50	30
Campinas, SP	1.062	III	1,1	D	75	50
São José dos Campos, SP	615	II	1,3	L	110	15
Ribeirão Preto, SP	603	IV	0,4	L	30	50
Uberlândia, MG	583	II-III	1,7	D	30	30
Sorocaba, SP	580	III	0,9	L	10	80
Juiz de Fora, MG	511	I	3,7	L	50	50
Santos, SP	419	IV	0,3	D	10	50
Campos dos Goytacazes, RJ	418	IV	0,5	D-L	10	80
São José do Rio Preto, SP	383	IV	0,2	L	10	80

(continua)

(continuação)

Jundiá, SP	354	0-I	2,4	D-L	30	30
Montes Claros, MG	344	II-III	2,0	L	50	10
Bauru, SP	338	III	1,1	D-L	30	30
Franca, SP	313	III	1,1	L	50	10
Vitória, ES	325	III-IV	1,0	D	110	10
Uberaba, MG	289	II-III	1,8	L	10	30
Petrópolis, RJ	281	0-I	2,8	D	30	30
Taubaté, SP	272	I-II	2,1	D	30	30
Limeira, SP	267	IV	0,3	D-L	10	50
Volta Redonda, RJ	257	III-IV	0,6	L	10	30
Governador Valadares, MG	253	IV	0,4	L	10	30
GRANDE REGIÃO SUL						
Curitiba, PR	1.746	III	1,7	L	110	30
Porto Alegre, RS	1.409	III-IV	1,0	D	30	80
Joinville, SC	497	II	2,0	D-L	30	30
Londrina, PR	493	III	0,9	D	75	10
Caxias do SUL, RS	419	III-IV	0,8	L	10	30
Florianópolis, SC	405	IV	0,5	D	75	10
Maringá, PR	349	II-III	2,8	L	30	50
Pelotas, RS	305	I-II	2,2	D	30	10
Ponta Grossa, PR	304	III	1,1	L	30	10
Blumenau, SC	294	II	2,9	L	30	30
Cascavel, PR	270	III	2,4	L	110	10
Foz do Iguaçu, PR	253	I-II	3,1	D	30	30
GRANDE REGIÃO CENTRO-OESTE						
Brasília, DF	2.476	I	8,0	D	110 +	10 +
Goiânia, GO	1.296	II-III	1,6	L	110	30
Campo Grande, MS	776	I-II	5,6	D	50	10
Cuiabá, MT	541	I-II	2,0	D	50	30
Anápolis, GO	329	III	1,3	D-L	30	30

* - População urbana do município

** - Vide texto

+ - Estimativa

A tabela 3 apresenta um resumo do apurado na tabela 2.

Tabela 3 – Resumo das informações referentes às rodoviárias por grandes regiões e categorias dimensionais das cidades

Agrupamento dos casos	Número de cidades	Localização da rodoviária			Classe dimensional da rodoviária (área total)		
		No âmbito da rodovia (0, I, I-II)	A meio caminho (II, II-III, III)	No centro ou em seu entorno (III-IV, IV)	Pequena (classe 10)	Média (classes 30 e 50)	Grande (classes 75 e 110)
POR GRANDES REGIÕES							
Norte	7	3 (43%)	4 (57%)	-	4 (57%)	3 (43%)	-
Nordeste	12	4 (33%)	6 (50%)	2 (17%)	1 (8%)	6 (50%)	5 (42%)
Sudeste	22	4 (18%)	8 (36%)	10 (45%)	9 (41%)	10 (45%)	3 (14%)
Sul	12	2 (17%)	7 (58%)	3 (25%)	1 (8%)	7 (58%)	4 (33%)
Centro-Oeste	5	3 (60%)	2 (40%)	-	-	3 (60%)	2 (40%)
POR CATEGORIA DIMENSIONAL DAS CIDADES (número de habitantes)							
Acima de 1 milhão	11	2 (18%)	7 (64%)	2 (18%)	2 (18%)	3 (27%)	6 (55%)
Entre 500 mil e 999 mil	14	5 (36%)	6 (47%)	3 (21%)	2 (14%)	8 (57%)	4 (29%)
Entre 350 mil e 499 mil	12	3 (25%)	3 (25%)	6 (50%)	7 (58%)	3 (25%)	2 (16%)
Entre 221 mil e 349 mil	21	6 (29%)	11 (52%)	4 (19%)	4 (19%)	15 (71%)	2 (9%)
TOTAL	58	16 (28%)	27 (47%)	15 (26%)	15 (26%)	29 (50%)	14 (24%)

Obs.: A soma dos valores percentuais pode não dar 100% por causa de arredondamentos nos cálculos. No caso de Aracaju foi considerada somente a rodoviária nova.

Como se denota através da tabela 3, no cômputo geral cerca de um quarto das rodoviárias situam-se em área central ou quase central das respectivas cidades, localização que pelo raciocínio esboçado neste texto pode ser considerada boa, metade a meio caminho entre o centro e a borda do bloco principal da cidade, o que pode ser tomado como razoável, e cerca do quarto restante nessa borda ou suas proximidades, posição que em termos de acessibilidade intraurbana se afigura pouco conveniente. No concernente à distribuição geográfica e por tamanho de cidade nota-se uma distribuição bastante aleatória das ocorrências tabuladas, salvo certa preponderância de localizações afastadas nas rodoviárias apuradas nas Grandes Regiões Norte e Centro-Oeste e no decréscimo gradativo no percentual de rodoviárias de grande porte da classe dimensional das cidades maiores para a das menores que foram levantadas. A apontada falta de correlação nas duas variáveis tabuladas no resumo retrata não apenas diferentes atitudes nas decisões de localização, frutos dos dilemas quanto aos requisitos a serem atendidos, mas também das características intrínsecas de cada cidade, em termos de sítio urbano, sistema viário, usos de solo etc., o que foi se patenteando durante o levantamento dos diferentes casos aqui empreendido, vários dos quais a serem comentados adiante.

EXAME DE ALGUNS CASOS

Passaremos em revista certo número de rodoviárias específicas e sua imbricação no respectivo contexto urbano, selecionando os casos com algumas características dignas de nota. Serão focalizados, sobretudo, exemplos em localizações extremas da escala acima esboçada, ou seja, na área central (ou em suas adjacências) ou, pelo contrário, nas bordas do bloco de urbanização compacta, junto ou perto do acesso pela estrada. Não será seguida uma sequência rígida por tipo de localização, mas procurando encadear os casos conforme semelhanças em características que forem sendo levantadas.

Situação bastante peculiar é a das cidades de Florianópolis e Vitória, denotando atitudes arrojadas, que somente soem ser adotadas em capitais. No caso de **Florianópolis**, a rodoviária foi instalada em aterro sobre o mar, junto ao centro da cidade. A figura 2 retrata a situação antes e depois do aterramento, com a nova ponte conectando diretamente ao sistema rodoviário do estado. Como se vê, ao lado foi instalado estacionamento para os carros dos passageiros, completamente lotado, como é comum hoje em dia em tais instalações, dado o enorme crescimento da frota de automóveis particulares, favorecido pela política fiscal nos últimos anos. Um pouco adiante situa-se o terminal de ônibus urbanos, possibilitando a conexão com os diferentes bairros da cidade. *Mutatis mutandis*, é mais ou menos o que foi feito no Rio de Janeiro, resultando na admirável localização intraurbana do aeroporto Santos Dumont no aterro, que a partir daí se estende à faixa litorânea próxima (Aterro do Flamengo).

Em **Vitória**, a rodoviária hoje operante foi implantada na ponta da pequena ilha do Príncipe, que ao contrário de sua parte colinosa a oeste, já urbanizada por volta dos anos 60, era desocupada na ocasião, figurando em mapa de 1958 (in FERREIRA, 1958, vol. 6, p. 129) como "alagados". Toda a ilha foi emendada à ilha de Vitória, em que se situa a capital, através do aterramento total do braço de mar entre ambas. A figura 3 retrata a situação anterior e a posterior, mostrando ainda a nova ponte que estabelece fácil conexão entre a rodoviária e o sistema viário continental.

À semelhança de Florianópolis, algumas das outras rodoviárias de localização central têm o principal terminal de ônibus urbanos logo ao lado, caso das de Santos, Limeira e Piracicaba, essa a uma quadra de distância. A contiguidade ocorre também na rodoviária velha de Aracaju, de onde continuam partindo e chegando os ônibus que ligam a capital ao interior do estado. Em Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, as plataformas do terminal urbano acham-se incorporadas à própria rodoviária.

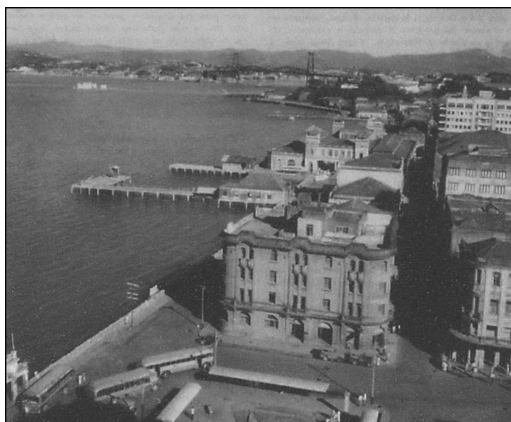


Figura 2 – A costa junto ao centro de Florianópolis no passado e agora com o aterro e nele a rodoviária

Acima: em 1959; no meio: a mesma esquina na atualidade, identificada pelo prédio à direita, agora sem a marquise; em baixo: vista global atual, com o aterro e a nova ponte dando acesso quase direto à rodoviária (n. 1), com o anexo estacionamento para automóveis, todo lotado (n. 2). Próximo dali, o terminal central de ônibus urbanos (n. 3). No centro do círculo a esquina retratada acima. Fontes: Ferreira, 1959, v. 32, p. 107 e Google Earth.

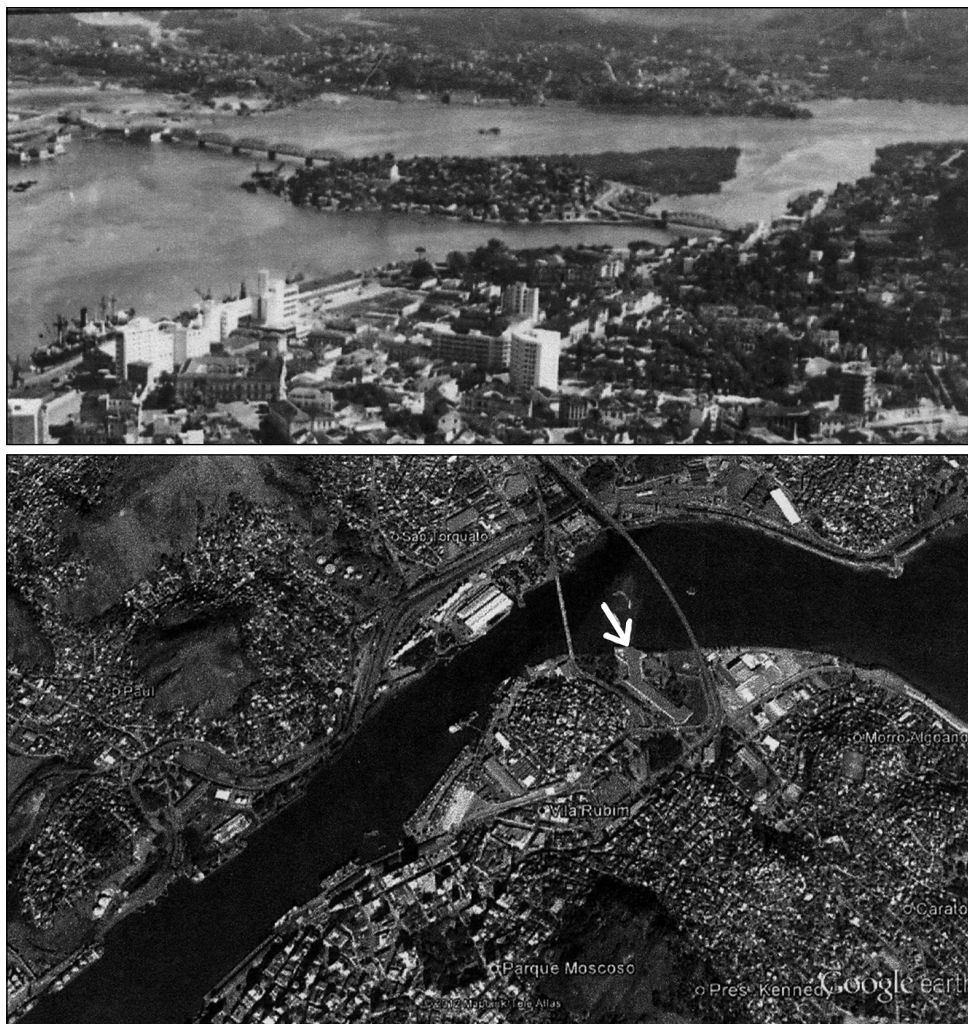


Figura 3 – A ilha do Príncipe, em Vitória, no passado e agora, com a rodoviária na ponta antes desocupada, tudo emendado à ilha de Vitória através do aterramento do braço de mar

A rodoviária (o edifício longo indicado pela seta) tem acesso fácil através da nova ponte. O centro da cidade, em ambas as fotos, é caracterizado pelos prédios mais altos. Fontes: Acervo digital do IBGE, foto ES 16996, de autoria da Esso Standard do Brasil, s/d e Google Earth.

As rodoviárias de Belo Horizonte e Porto Alegre, também de localização central, por sua vez acham-se instaladas junto a estações dos respectivos “metrô ferroviários”. Tais “metrô”, ao contrário dos não adjetivados (chamados simplesmente de metrô), são trens, que à semelhança das *S-Bahnen* alemãs, aparentemente o protótipo do sistema, correm na maior parte do trajeto por leitos de antigas ferrovias, em que os demais tipos de trem (carga e passageiros de longo curso) foram suprimidos, ou correm por linhas separadas, paralelas

aos utilizados pelos ditos metrô. A diferença reside no fato que, dada sua origem, no âmbito mais interno das cidades os metrô ferroviários correm muito em meio a áreas de baixa densidade de urbanização, antes ocupadas por desvios, oficinas, armazéns, fábricas (muitas vezes rotuladas de *brownfields*), ficando um pouco afastadas de ruas com mais comércio e residências; enquanto isso os verdadeiros metrô geralmente correm por subterrâneos instalados no subsolo das principais vias arteriais da cidade. O fato em tela é sentido de forma nítida inclusive na área central de ambas as capitais referidas, em que os tais "metrô", ao contrário dos verdadeiros de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, não penetram por baixo no âmago dessa importante porção da cidade. Resumindo: o prosseguimento intraurbano dos passageiros dos ônibus rodoviários é menos bem assegurado pelos metrô ferroviários que pelos verdadeiros. Outro fato que diminui a eficiência dos "ferroviários" reside em seu traçado muitas vezes curvilíneo, já que as ferrovias cujos leitos aproveitaram, procuravam se adaptar às nuances do relevo local, aumentando assim a distância, logo o tempo de percurso, entre os pontos conectados. Nas referidas capitais (Belo Horizonte e Porto Alegre), além do Recife, em que tal sistema também foi implantado, em várias linhas o metrô ferroviário sucedeu aos "trens suburbanos", menos frequentes e correndo pelos mesmos trilhos que os trens de longa distância⁸, representando, sem dúvida, considerável melhoria com relação a eles, sendo de grande utilidade sobretudo nas ligações entre a cidade-sede da respectiva área metropolitana e seus subúrbios, geralmente localizados em municípios vizinhos, sendo de notar que as ressalvas acima esboçadas dizem respeito às ligações no âmbito urbano mais interno, inclusive àquelas levando os passageiros desembarcados nas rodoviárias a destinos aqui situados (e *vice-versa*).

Em que pesem as vantagens da localização central, em várias cidades as rodoviárias já foram transferidas para locais mais afastados, às vezes muito distantes, onde em geral foram construídas instalações grandiosas, de grande impacto arquitetônico e paisagístico. Em tais mudanças, é comum os ônibus intermunicipais de tipo suburbano, que muitas vezes até então partiam da própria rodoviária, continuarem partindo do centro, não raro do prédio da antiga rodoviária. É o caso, por exemplo, de **Campina Grande**, onde os demais ônibus passaram a utilizar a nova, na borda da cidade. A anterior foi praticamente transformada em mercadão, repleto de lojas populares e botequins, transbordando para a calçada na forma de barracas e carrinhos de camelôs, com os poucos ônibus remanescentes acostando no meio da barafunda generalizada (fotos no *street view* do *Google Earth*).

Em **Aracaju**, a antiga rodoviária, bem no centro da cidade foi mantida para as linhas intermunicipais circunscritas ao estado de Sergipe, passando as interestaduais à nova, instalada na borda da cidade (a 4,2 quilômetros do centro), onde a maioria dos primeiros também passa, fazendo uma parada, possibilitando assim uma integração entre os dois sistemas, o que não deixa de ser uma iniciativa interessante num sistema de tal forma hierarquizado. Junto à nova há também um terminal de ônibus urbanos com linhas para vários destinos na cidade. Os detalhes de toda a evolução desse esquema bipartido de Aracaju são curiosos. A velha rodoviária fora construída no começo dos anos sessenta, mas já em 1978 foi erguida a nova. Era a primeira edificação na área planejada para ser o "Centro Administrativo Governador Augusto Franco (CENAF)", iniciativa que não foi levada muito adiante, pois apesar da instalação de alguns prédios e serviços públicos na área, a maioria das mudanças planejadas não foi efetivada, tendo a maioria dos órgãos sido implantada em outros locais. Mesmo que o projeto fosse completado, certamente os prédios da administra-

⁸ Em 1977, a linha com maior número de trens de subúrbio, sucedida por metrô ferroviário, era a que ligava o centro do Recife a Jaboatão, com quinze trens diários, em cada sentido, nos dias úteis (em menor quantidade nos sábados e domingos), correndo por linha singela, com bitola de 1,00 metro, fazendo o percurso em 36 minutos. Agora, no mesmo trajeto, os trens do metrô ferroviário correm por linha dupla, eletrificada, com bitola de 1,60 metros, a cada 10 minutos nos horários de pico e cada 15 nos demais períodos do dia, levando 26 minutos na viagem (*Guia Levi*, edição 938, São Paulo, 1977, p. 152, *site* específico de *Wikipedia* e *site* Blogspot.com.br, visitados em 2013).

ção pública não seriam a origem e destino principais dos viajantes dos ônibus. (Em Cuiabá e, mais recentemente, em Belo Horizonte também foram criadas áreas específicas, em trechos mais afastados da cidade, para concentrar os órgãos públicos, mas sem nenhuma vinculação entre elas e as respectivas rodoviárias.)

No centro de Aracaju, junto ao rio Sergipe, que beira a cidade, a poucas quadras da rodoviária velha há duas grandes áreas não construídas, utilizadas para estacionamento de ônibus ociosos e automóveis, que na opinião deste autor serviriam para instalar uma nova rodoviária, única, para todas as linhas, conservando a vantagem da localização central. Sem maiores informações a respeito, desconhecemos eventuais planos da prefeitura ou do governo estadual essa porção de terras.

A rodoviária velha de Aracaju, que ainda atende parte das linhas, conforme salientado, é um bom exemplo do verdadeiro "mercado persa" em que se transformaram algumas instalações do gênero, em áreas centrais. O *site* da SOCICAM, administradora desse e de vários outros terminais, especifica os estabelecimentos comerciais lá operantes; resumidamente: 10 lanchonetes, 1 frutaria, 2 sorveterias, 1 de "comida típica", 1 salão de beleza, 1 ateliê de costuras, 1 barbearia, 1 loja de "rifas/consórcio moto", 1 *cyber café*, 1 de jogos eletrônicos, 1 eletrônica, 1 de fitas/discos/CDs, DVDs, 1 farmácia, 1 lotérica, 1 de cartões telefônicos. Certamente muito mais do que o habitualmente procurado por passageiros nas curtas permanências em operações de embarque e desembarque. O autor se recorda de situações mais ou menos do gênero em antigas rodoviárias em Maringá (já substituída) e em cidades menores no Norte do Paraná. Diante do exposto, é o caso de formular a seguinte pergunta, de resposta óbvia: O fluxo natural de pessoas a uma rodoviária deve servir para torná-las um ponto comercial cheio de lojas e serviços, ou, sobretudo em havendo carência de espaço, esses estabelecimentos devem se restringir ao estritamente útil aos viajantes?

Em **Ribeirão Preto**, a rodoviária hoje existente, de localização bem central, foi implantada em 1976 no local da antiga estação ferroviária e seu pátio.⁹ Aqui essa função varejista é até salientada através de letreiro na fachada: Centro Comercial, com o mesmo destaque gráfico do de Terminal Rodoviário.

Em **Recife**, a rodoviária antiga, quase no centro (*Guia Quatro Rodas Brasil 1980*, Abril, São Paulo, 1980, p.433), foi substituída por uma moderna, mas muito distante, a 11,5 quilômetros do centro aproximadamente (isso na medição efetuada neste trabalho, em linha reta), praticamente "no meio do mato", segundo o linguajar popular, ficando do outro lado da estrada de quem chega em Recife. Foi instalada junto à estação "Rodoviária" do metrô ferroviário de Recife, tendo sido inaugurada no mesmo ano que ela, 1986, numa nítida operação casada. Aliás, até 2002 essa linha férrea permaneceu com seu terminal ali, revelando a importância desse esquema combinado. A viagem de trem entre essa estação e a central, "Recife", com dez estações intermediárias, leva cerca de 24 minutos. Os ônibus destinados a cidades da Zona da Mata de Pernambuco, até a cerca de 100 quilômetros de distância, com características estruturais de ônibus suburbanos, continuam partindo de local na borda do centro da cidade (Avenida Dantas Barreto).

Em São Paulo, as três rodoviárias também se acham instaladas junto a estações de metrô¹⁰, mas no caso um metrô verdadeiro. Consta que inicialmente vislumbrava-se nisso um meio para aumentar o número de passageiros desse meio de transporte, preocupação que hoje seria desnecessária, dada a grande afluência a ele agora verificada.

⁹ Ela fora demolida e a linha local suprimida, essa substituída por traçado retificado passando por outro lugar.

¹⁰ Havia mais uma quarta estação, Bresser (junto à estação homônima do metrô) que depois de algum tempo foi desativada, por que os ônibus que a utilizavam puderam ser remanejados de modo adequado para outra rodoviária (Tietê).

Em **Belo Horizonte**, a rodoviária também está instalada junto a uma estação do metrô ferroviário da cidade, conforme já comentado. Pelo lado oposto dá para a praça Rio Branco, onde tem início a Avenida Afonso Pena, a principal da área central. Essa rodoviária, inaugurada em 1971, substituiu uma menor, que existia no mesmo local, embora ocupando um espaço menor, a qual, implantada em 1941, é apontada localmente como a mais antiga rodoviária do Brasil. Com suas escassas oito plataformas, já não dava mais conta do recado adequadamente desde meados dos anos cinquenta, o que resultou em sua demolição e construção da nova, incorporando também o espaço ocupado até então pelo edifício institucional Feira das Amostras, igualmente demolido para tanto. Com seu louvado estilo arquitetônico, três andares e contando com 18 plataformas para os ônibus era apontada em 1981 como a maior rodoviária do Brasil (*Guia Rivera*, Belo Horizonte, 1981, p.7).¹¹ Note-se que à época em que foi planejada (anos 60), a localização central ainda era considerada ideal, tanto que foi recomendada pelos renomados arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. Não obstante, já está em construção outra rodoviária junto à estação São Gabriel do "metrô", a oitava a contar daí (5,1 quilômetros em linha reta), à beira de rodovia que contorna a parte mais central de Belo Horizonte pelo Norte, rotulada de Anel Rodoviário. Enfim, é o tipo de localização oposta à atual. Entre os motivos da transferência são citados o intuito de descongestionar as vias de acesso e a oferta de maior conforto aos passageiros (durante sua permanência nela, é claro). A construção e operação foram delegadas a um consórcio de companhias privadas, mas a prefeitura arcará com as despesas orçadas em 35 milhões de reais em desapropriação e realocação de moradores (315 famílias, segundo *site* específico da *Wikipedia*, visitado em 23/11/2012), o que mostra que locais afastados do centro nem sempre propiciam instalação mais em conta e fácil. Aparentemente pensou-se mais no acesso dos ônibus a partir da estrada que ao dos passageiros. Enquanto a mudança não se concretiza, algumas linhas interestaduais passaram a operar a partir de terminal improvisado junto a outra estação do "metrô", José Cândido da Silveira, a penúltima antes da referida São Gabriel (FERREIRA, 2012). A rodoviária atual será convertida em terminal de ônibus urbanos e suburbanos.

A nova rodoviária de **Brasília**, inaugurada em 2010, é mais uma que foi instalada junto a uma estação de metrô (no caso, um verdadeiro), a cerca de 8,0 quilômetros do centro em linha reta. A de Porto Alegre, como a ainda atual de Belo Horizonte acha-se junto a uma estação bastante central do metrô ferroviário local, conforme já mencionado

Em que pese a opinião do autor a respeito da conveniência aos passageiros de uma rodoviária de localização o mais possível central, não há dúvida que sua implantação junto a uma estação de metrô (do tipo que for) também pode ser bastante adequada, em vista da relativa facilidade que propicia para o deslocamento a algumas partes da cidade.¹²

A rodoviária de **São José do Rio Preto**, instalada na década de 1970, também é uma das que ficam bem no centro, no caso defronte à estação ferroviária, servida por trens de passageiros até 2001, embora com serviço bastante deteriorado nos últimos tempos. Como em tantas outras cidades, esse tipo de implantação servia bem para baldeações entre os dois meios de transporte, comum entre trens procedentes de São Paulo e ônibus que a partir daí demandavam cidades não servidas pela ferrovia. Também nesse caso cogita-se da transferência da rodoviária para local mais afastado. Além de problemas de circulação urbana e falta de estacionamento para automóveis de passageiros, usuários queixam-se de falta de conforto: bancos de concreto, apenas uma lanchonete, servindo os clientes em pé, falta de escadas rolantes e de rampas entre o andar superior com as bilheterias e o inferior com as

¹¹ A rodoviária Tietê, uma das três de São Paulo, hoje a maior do Brasil e, segundo consta, segunda maior do planeta, foi inaugurada no ano seguinte.

¹² De qualquer forma, não deixa de parecer um tanto esquisito a um passageiro procedente de João Pessoa (PB), onde tomou o ônibus quase no centro, chegar à rodoviária de Recife após duas horas de viagem e ainda precisar de mais quase meia hora de viagem de trem até o centro de Recife. Dá nitidamente a sensação de viagem mista rodoferroviária.

plataformas etc. Aliás, dos ônibus de uma das maiores empresas da região, a Viação Itamarati, os que não tem seu ponto inicial e terminal na cidade, servindo-a em trânsito, partem de uma pequena rodoviária da própria empresa, sita mais próxima à entrada da cidade.

Se em São José do Rio Preto a rodoviária fica do outro lado da rua da estação do trem, em **Curitiba** (PR) ambas as modalidades acham-se concentradas numa mesma "estação rodoferroviária", o que atualmente quase não propicia nenhum efeito prático, já que agora somente alguns trens turísticos direcionados a Morretes e Paranaguá partem de lá. A rodoviária anterior de Brasília (DF) também tinha tal característica integrada, sem qualquer vantagem aos viajantes, já que os trens de passageiros que chegavam à capital federal já haviam sido suprimidos há muito tempo.

Pelo que foi visto, parece que boa parte das rodoviárias de localização central está com os dias contados, pesando em seu detrimento os vários inconvenientes citados. Porém, em vários casos haveria, a nosso ver, possibilidade de contorná-los ao menos em parte, mantendo a rodoviária no local. Racionalizar o espaço interno, eliminando o excesso de comércio e serviços seria um deles, que abriria lugar para funções mais úteis. Instalar escadas rolantes e rampas também em geral não exige um espaço tão grande. Outra questão que pode eventualmente influenciar opiniões a favor de uma mudança para outro lugar (cujos inconvenientes somente seriam sentidos depois) é o aspecto vetusto, feio, que muitas rodoviárias antigas têm, com bilheterias instaladas em corredores estreitos, lanchonetes de aspecto pouco acolhedor, banheiros pequenos e pouco higiênicos etc. Tudo isso, via de regra, pode ser modernizado. Aliás, esse tipo de arranjo e paisagismo interno inadequados também ocorre em rodoviárias com outro tipo de localização.

O caso de **Piracicaba** é, sob certo aspecto, parecido ao de Belo Horizonte. Nessa cidade, até 1963 os ônibus intermunicipais partiam de várias agências espalhadas através do centro, sendo então inaugurada a primeira rodoviária, que com o tempo se revelaria muito apertada para o percurso interno dos ônibus mais compridos que passaram a ser utilizados, além de ser pequena demais para seu número cada vez maior. Ao invés de se construir uma nova em outro lugar, como feito em tantos lugares, optou-se por sua demolição e construção de uma nova muito mais ampla no mesmo lugar (inaugurada em 1994), ocupando, é verdade, uma quadra a mais e o trecho de uma rua intermediária, sem maior prejuízo para o trânsito urbano. A antiga, retratada na figura 4., ocupava aproximadamente o espaço correspondente à área de alimentação da nova, bastante ampla como tudo nessa rodoviária (vide figura 4-f, parte no fundo), com suas 20 plataformas, longo corredor para fila de táxis e ainda sete lojas, afóra duas lanchonetes e banca de revistas. É certamente um exemplo a ser ao menos cogitado em outras cidades, em que a exiguidade atual do espaço e precariedade das instalações logo sugere a construção de uma nova em lugar afastado. Vale acrescentar que no caso de Piracicaba a localização central da rodoviária também obedeceu a outro imperativo de bom-senso: é que não há nenhuma estrada contornando a cidade por fora. As existentes, percorridas por ônibus intermunicipais, penetram por todos os lados, conectando-se entre si através das ruas e avenidas da urbe. Se a rodoviária ficasse próxima a uma das entradas, os coletivos procedentes das outras teriam que correr através da cidade para chegar até ela. Assim, a localização central favorece a todos os fluxos, inclusive dos ônibus que fazem escala na cidade.

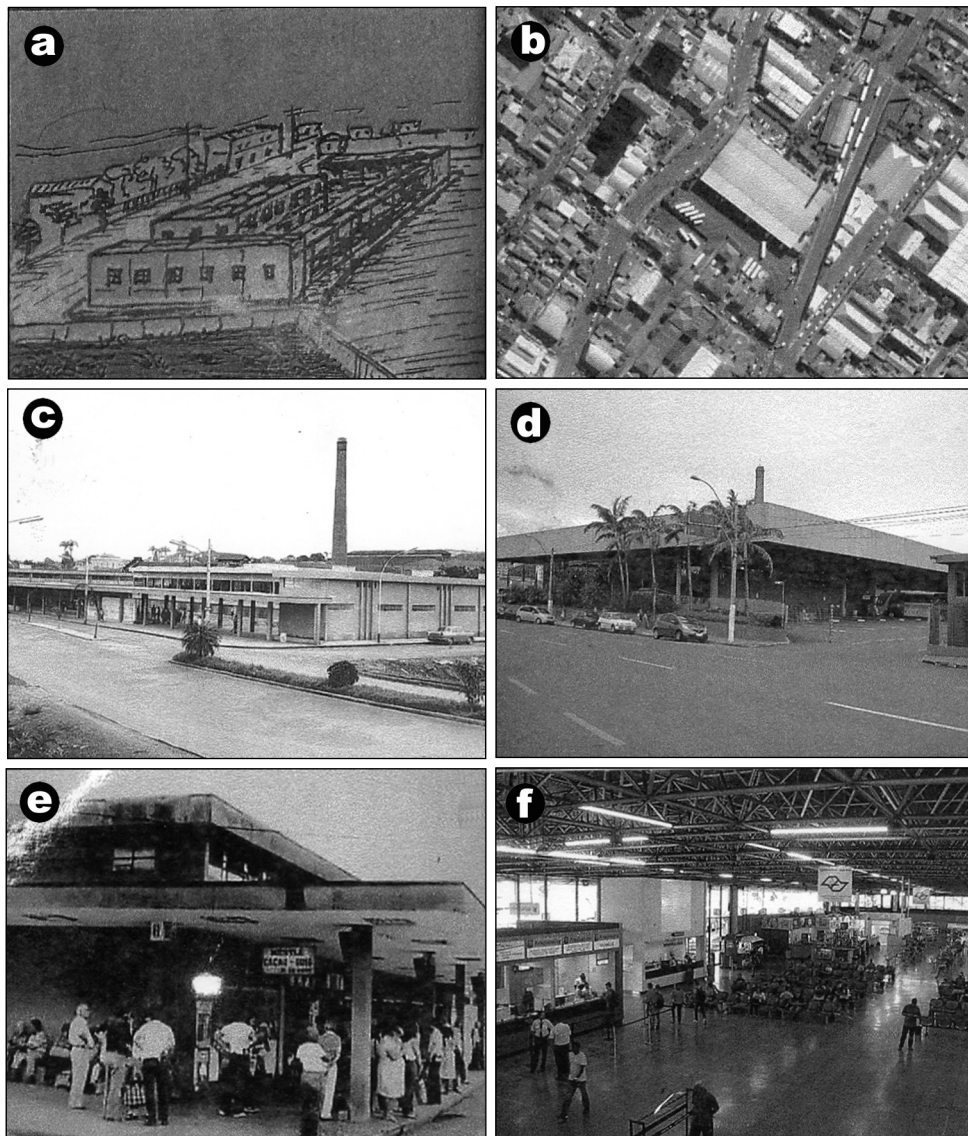


Figura 4 – As rodoviárias de Piracicaba (que se seguiram no mesmo lugar)

A vista artística (Vitti, 1967, p. 20) as fotos da esquerda são da anterior e as fotos à direita da atual. No alto: vista aérea. Note-se na antiga o anguloso corredor a ser percorrido pelos ônibus. A rua que se margeia aos fundos da rodoviária antiga teve seu percurso interrompido pela construção da nova, conforme é retratado. No centro: as fachadas, com a chaminé industrial (hoje desativada) marcando o lugar. Em baixo: o espaço apertado da rodoviária antiga e o folgado da atual. Fotos: Google Earth (b), Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba (c), Rodoviária de Piracicaba (e) e do autor (d e f).

A rodoviária de **Limeira** também se acha adequadamente instalada na borda do centro da cidade, ficando a poucas quadras da principal praça e da principal rua comercial, bem como defronte à estação ferroviária. Foi inaugurada em 1982, quando tal contato entre os dois meios de transporte era potencialmente vantajoso para baldeações, pois à época ainda corriam dez trens de passageiros em cada sentido, procedendo de São Paulo e prosseguindo, após bifurcações sitas adiante, a várias cidades mais para o interior do estado e *vice-versa* (*Guia Levi*, São Paulo, 1982, pp.137-138). Ela é de dimensões relativamente modestas, mas bastante funcional, com espaço suficiente para as instalações pertinentes, os ônibus e os passageiros, com rampa suave unindo os dois andares e o *mezzanino*, entre ambos. O projeto inicial previa uma possível ampliação "para talvez daqui uns oito anos" (FERRARI, 1980, pp. 55-56), mas isso nunca se mostrou necessário, continuando a funcionar a contento nos dias atuais. Recentemente, foi instalado terminal de ônibus urbanos em local contíguo, propiciando assim uma integração funcional bastante comum em rodoviárias centrais, conforme visto ao longo da exposição de casos. A rodoviária de Limeira caracteriza-se pelo grande número de ônibus intermunicipais e interestaduais que apenas fazem escala lá, ou seja, procedem de certa cidade, entram, param para embarque e/ou desembarque de passageiros, prosseguindo depois a outros destinos. Em recente apuração em tabelas de horários das empresas e consultas do autor nas diferentes bilheterias, foi constatado o seguinte com relação aos 236 ônibus diários, em média, partindo dessa rodoviária, compreendendo embarques: 69 são suburbanos originados ali (29,2%), 55 são rodoviários também lá originados (23,3%) e 112 são ônibus rodoviários fazendo escala em Limeira (47,5%)¹³.

Esse grande número de ônibus fazendo escala em Limeira, levanta uma questão já apontada em considerações preliminares deste texto, qual seja o possível ou mesmo provável inconveniente de uma rodoviária localizada no centro, logo longe da rodovia, para esse tipo de linhas. No entanto, o trecho de cerca de 3,5 quilômetros que medeia entre o acesso a partir da Via Anhanguera e a rodoviária, utilizado pela maioria dos ônibus em questão, é extremamente fácil de ser percorrido: a maior parte é efetuado por avenida de duas pistas, quase sempre sem congestionamentos, e mesmo as ruas mais centrais que completam o trajeto são de trânsito fácil. É significativo que em toda a extensão, no sentido estrada-rodoviária, há apenas um cruzamento com semáforo, não havendo nenhum no sentido oposto. (vide figura 5). A entrada e a saída por esse caminho, somadas, demandam apenas cerca de 15 minutos, sem computar, é claro, o tempo despendido com a permanência do ônibus junto à plataforma. Nem em todas as cidades com rodoviária de localização central a entrada e a saída é tão fácil, o que reforça o já afirmado a respeito da influência das condições locais em cada caso.

¹³ Muitos desses ônibus também possibilitam desembarques de passageiros, mas além dos apontados, também há os que, num dos sentidos da viagem apenas efetuam desembarques, não podendo, por questões de outorga das linhas, aceitar passageiros para embarque, razão pela qual não foram computados no levantamento, pois seu impacto na rodoviária equivale à chegada dos que terminam a viagem ali. Um exemplo é o da linha Piracicaba-Ribeirão Preto via Limeira, que não pode aceitar passageiros para o trecho Limeira-Piracicaba e *vice-versa*, para o qual há linha específica, operada por outra empresa.

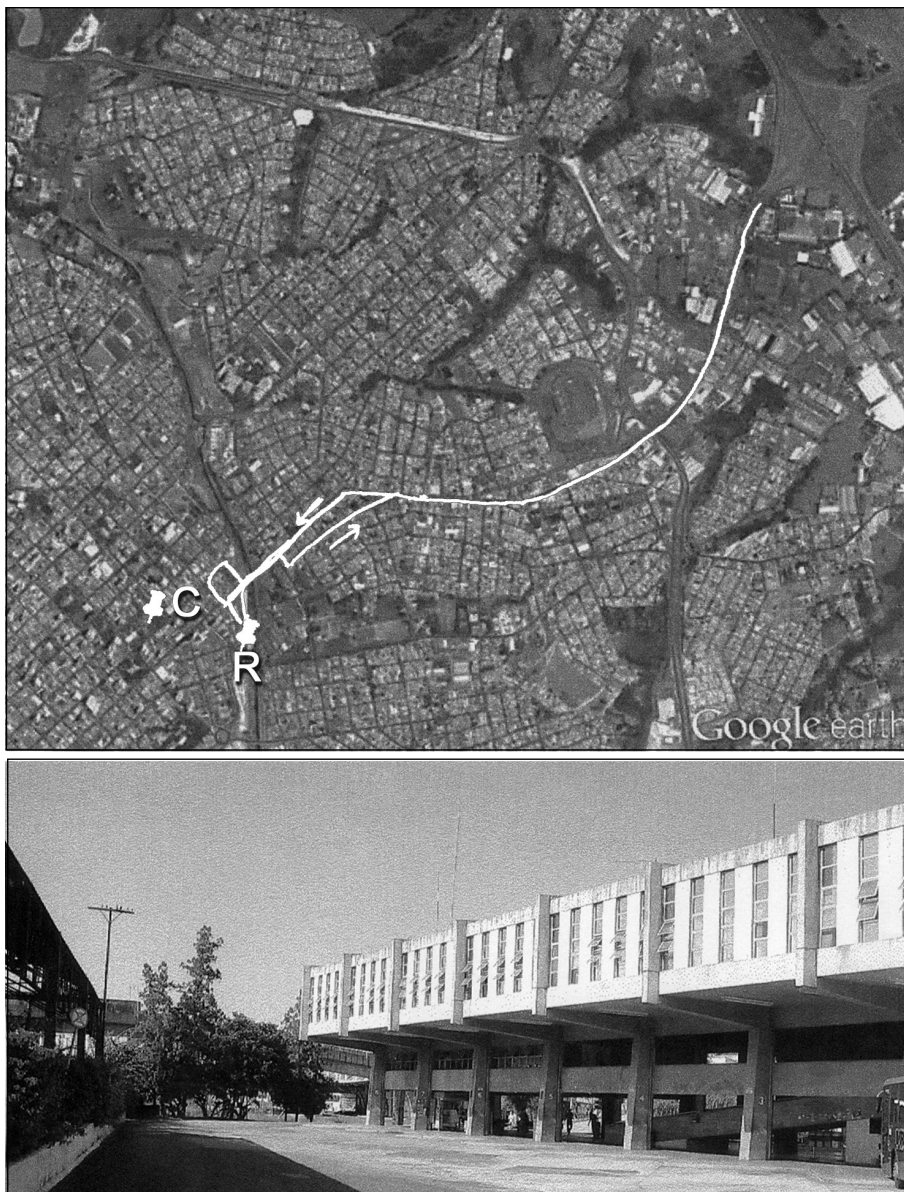


Figura 5 – A rodoviária de Limeira

No alto: A rodoviária no contexto urbano – R – rodoviária; C – praça principal do centro da cidade. O traço contínuo indica o trajeto da maioria dos ônibus entre o principal trevo de acesso junto à Via Anhanguera e a rodoviária. Em baixo: no centro a rodoviária, com a rampa unindo os dois pavimentos e o mezzanino, com o andar superior projetando-se sobre os dois renques de plataformas. À esquerda, o telhado da estação ferroviária e no fundo o terminal de ônibus urbanos. Fontes: Google Earth e foto do autor.

Uma rodoviária central, bem localizada, mas já com sérios problemas de espaço (como ocorrera com a de Piracicaba e a de Belo Horizonte), é a de **Santos**. Fica bem ao lado do terminal de ônibus urbanos, de onde parte a maioria das linhas da cidade e a poucas quadras das principais ruas comerciais e prédios administrativos do centro. (Os ônibus procedentes de São Paulo continuam em direção às praias de Santos e a São Vicente, com agências das empresas na orla, para venda de passagens, embarques e desembarques. Isso vem desde o tempo em que no centro de Santos os ônibus também paravam em locais do gênero.) A substituição do atual prédio, térreo, por um de dois andares à semelhança da rodoviária de Limeira (vide figura 5), só que bem maior que essa, com implantação de dois renques de plataformas e amplo espaço para bilheterias, lanchonetes e área de espera no andar superior, estendendo-se sobre as plataformas, por certo resolveria o problema *in loco*, preservando-se a conveniente localização central.

O caso de **Jundiaí** é um tanto singular. Lá, ao contrário da maioria das cidades, a estação ferroviária¹⁴ fica um tanto distante do centro da cidade, mas mesmo assim é de suas imediações que partiam os ônibus destinados a outras cidades, destacando-se aquelas não servidas pela ferrovia, situação corriqueira antes do avanço da rede rodoviária asfaltada através do estado de São Paulo e a disseminação de ônibus diretos a partir da capital. Esse esquema continuou parcialmente funcionado mesmo após essa expansão ter ocorrido, conforme informações de 1974, quando muitas linhas de ônibus intermunicipais ainda partiam da referida área (*Guia de Jundiaí*, Sianga & Sisti, Jundiaí, 1974, pp.67-71), embora outras partissem da rodoviária entrementes instalada, na Praça da Bandeira, ao sopé da colina que abriga o essencial do centro da cidade. Ela tinha fácil acesso à principal rodovia (Via Anhanguera), através de avenida de pista dupla, mas em 2007 foi instalada nova rodoviária à beira dessa estrada, num local em que a via urbana de acesso dá abertura apenas para a pista Capital-Interior da estrada. Há um plano, ainda embrionário, de se construir viadutos no local, para assegurar a conexão à pista contrária. Enquanto isso, os ônibus partindo de Jundiaí a São Paulo precisam percorrer mais de dois quilômetros em direção ao interior, para de lá efetuarem retorno através de trevo existente para então se direcionarem a São Paulo. Os ônibus procedentes do interior, pela Via Anhanguera, entram pelo mesmo trevo e efetuam percurso através de ruas da cidade para alcançarem a rodoviária. Nessas condições, resolveu muito colocar a rodoviária na beira da estrada? No local da rodoviária velha foi implantado o terminal central de ônibus urbanos. (Vide figura 6.)

¹⁴ A estação referida é a da antiga Estrada de Ferro Santos- Jundiaí, onde paravam todos os trens de passageiros. A outra, da antiga Companhia Paulista, pequena, embora de localização mais central, atendia apenas um trem, eminentemente parador, por dia. Os trens de longo percurso, como na maioria das outras linhas já não mais existem, mas ainda correm trens de passageiros entre Jundiaí e São Paulo, porém eles são mais interessantes para passageiros de curto percurso, já que param em todas as estações intermediárias, ao contrário de antes, quando os trens procedentes do interior e *vice-versa* efetuavam esse trajeto de modo direto.

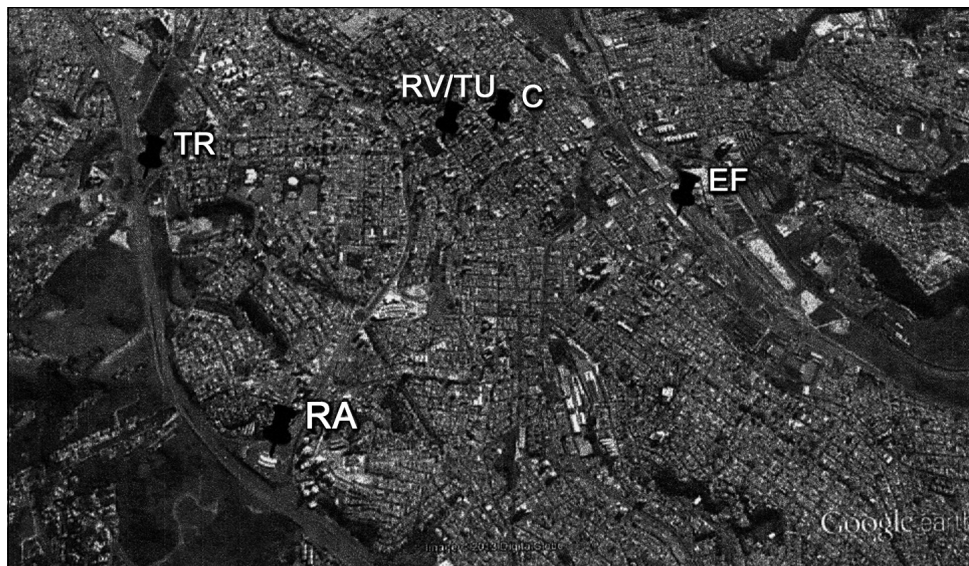


Figura 6 – Os terminais de embarque antigos e atuais em Jundiá

EF – estação ferroviária, RV/TCOU – ex-rodoviária, atual terminal central de ônibus urbanos, RA – rodoviária atual, TR – trevo em que é efetuada a conversão dos ônibus de/para o sentido oposto, C – centro da cidade, abrangendo espaço em torno do marco indicativo. Fonte da foto base: Google Earth.

Em **Natal**, a rodoviária atual tem um tipo de localização que classificamos como II (vide tabela 2), ou seja entre a borda do bloco principal da cidade e a meia distância ao centro, tendo em 1981 substituído a anterior, sita na parte antiga do centro (Ribeira). Ocorre que o bloco principal dessa capital tem formato esquematicamente triangular, com um dos lados limitado pelo mar e outro pelo estuário do rio Potengi, ficando a referida parte antiga do centro relativamente perto da desembocadura, e a mais nova (Cidade Alta) um pouco mais para o interior desse bloco urbano, seguindo-se na mesma direção o bairro do Alecrim, também concentrando farto comércio varejista. De qualquer forma, todo esse conjunto fica bastante fora do centro geométrico do bloco. Daí para o sul, a península abre-se em leque. A nova rodoviária foi implantada num local que, apesar da não desprezível distância ao “centro da cidade” (em termos funcionais), fica mais próxima ao referido centro geométrico, de onde, por carro particular ou táxi, é razoavelmente fácil o acesso a todos os quadrantes desse bloco urbano. (Insistimos em “bloco principal da cidade”, pois já há razoável desenvolvimento urbano a noroeste, na outra margem do Potengi, para onde o acesso a partir da rodoviária antiga seria mais fácil). Enfim, é uma situação peculiar, em que a definição da localização da rodoviária foge bastante ao esquema padrão centro-periferia, adotado de forma esquemática no presente texto. Também é digno de nota que o bairro e praia da Ponta Negra, notável polo turístico de Natal, fica mais próxima à atual rodoviária que ao centro da cidade. (Vide figura 7.) Aliás, se examinadas com relação às praias, a localização das rodoviárias em cidades litorâneas se enquadraria num esquema completamente diferente do aqui adotado.

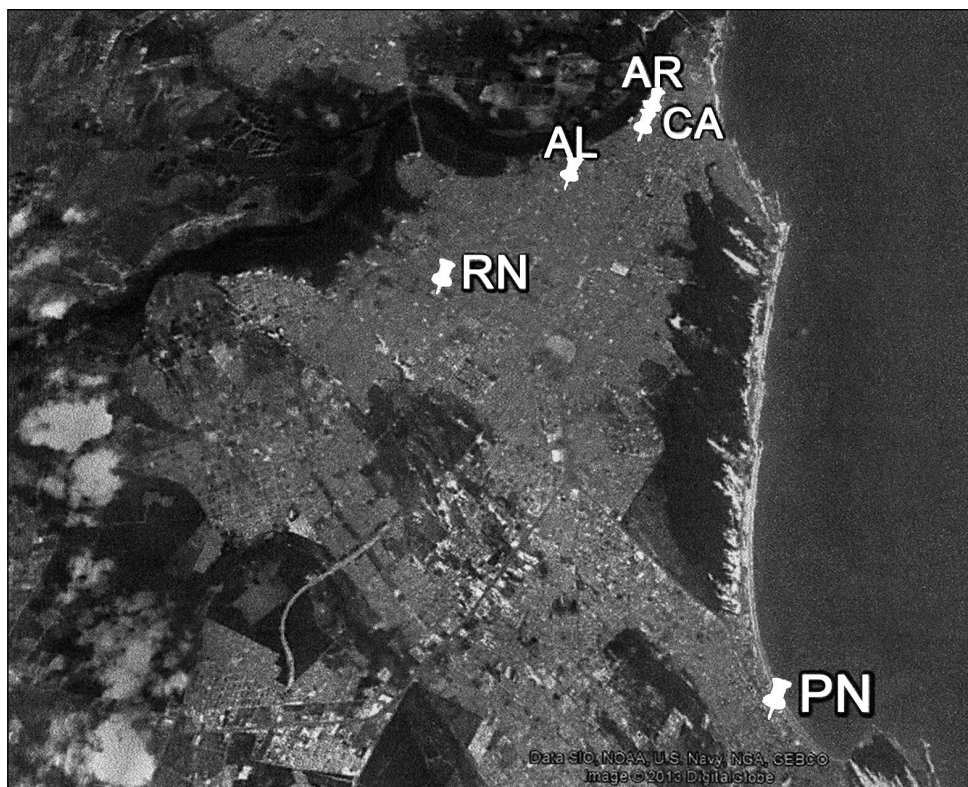


Figura 7 – A rodoviária de Natal no respectivo contexto urbano

AR – antiga rodoviária (desativada e demolida), em torno a parte antiga do centro (Ribeira); CA – Cidade Alta (parte mais nova do Centro), abrangendo espaço em torno do marco indicativo; A – bairro do Alecrim (idem); RN – rodoviária nova; PN – bairro e praia da Ponta Negra. O espaço entre longo trecho praiano e a área urbanizada é ocupada por dunas e vegetação. Fonte do mapa base: Google Earth.

AS RODOVIÁRIAS DE INCOMPREENSÍVEL LOCALIZAÇÃO AFASTADA EM CAPITAIS DA GRANDE REGIÃO NORTE

Dentre as rodoviárias de localização mais afastada, chamam a atenção várias das situadas em capitais de estados da Região Norte, aparentemente sem maior necessidade, já que a movimentação de ônibus lá é relativamente baixa, explicável pelo caráter rarefeito e acanhado das redes urbanas dos respectivos estados, além de ainda predominar o transporte fluvial em vastas áreas. Assim, elas poderiam dispensar instalações de certo porte, o que tornaria bem viável uma localização mais central. Com efeito, de Palmas partem em média 77 ônibus por dia, sem contar micro-ônibus do transporte alternativo; de Manaus, são 61; em Rio Branco, a principal empresa (Realnorte), que opera todas as linhas intermunicipais do estado, além de duas interestaduais, responde por 30 partidas diárias, às quais se somam mais algumas, poucas, de outras empresas, direcionadas a outros estados. Da rodoviária de

Macapá partem diariamente cerca de 30 ônibus.¹⁵ Compare-se as cifras, por exemplo, com as 250 partidas diárias da rodoviária de Piracicaba (SP) e as 236 de Limeira, ambas situadas, conforme visto, na borda do centro das respectivas cidades. Em **Manaus**, o movimento era ainda bem menor, resultando o atual da recente inauguração da ponte sobre o rio Negro, com o que todos os frequentes ônibus destinados a Manacapuru agora cheguem até a rodoviária, em substituição ao trajeto misto ônibus-lancha anteriormente adotado, já que apenas poucos ônibus faziam o percurso direto, atravessando o rio pelo *ferry boat*.

A localização das rodoviárias nas quatro capitais é retratado nas figuras 8 e 9. Em **Manaus**, a maior das capitais da Região Norte, a apreciável distância entre a rodoviária e o centro agora ainda pode ser vencida por “ônibus expressos” correndo por corredor privilegiado em meio à avenida (AMORIM e outros, 2012, p.410). Mas curiosos, mesmo, são os casos das três outras capitais comentadas.

Em **Macapá**, a rodoviária fica em local mais distante que o aeroporto, instalação muito mais exigente em termos de espaço para sua pista de decolagem e área de manobra dos aviões.¹⁶ Como se isso não bastasse, quando este autor lá esteve em 2005, os ônibus urbanos passando pela avenida em frente à rodoviária não tinham ponto de parada ali, exigindo dos usuários uma caminhada de algumas centenas de metros a partir do ponto anterior ou do posterior. (É o oposto do ideal de integração funcional entre meios de transporte!)

Em **Palmas**, a mais recente capital estadual planejada *ex nihilo* no Brasil, a rodoviária foi colocada a muita distância do centro, embora abundem espaços vagos perto dali. As largas avenidas da cidade também não ofereceriam empecilho algum para uma maior penetração dos ônibus, pouco numerosos. Aliás, parece que a opção adotada revela o quanto viagens por ônibus e seus necessários locais de embarque são vistas com desdém por muitos responsáveis pelo planejamento urbano. Assim não fosse, poderia ter sido planejada uma rodoviária em pleno centro, como o foram os prédios da administração pública.

Emblemático é o caso de **Rio Branco**, capital afamada por suas atitudes urbanísticas arrojadas em termos estéticos e funcionais, destacando-se, por exemplo, a revitalização de partes antigas da cidade e um parque linear, propiciando várias opções de lazer. A rodoviária antiga ficava bem próxima ao centro e havia sido inaugurada apenas em 1990. Com capacidade para atender simultaneamente 12 ônibus, por certo o suficiente para o comentado movimento, é difícil, em termos de raciocínio ortodoxo, entender a conveniência de se efetuar a transferência. A nova, inaugurada em 2012, em que pese o que foi dito acima, foi implantada praticamente “no meio do mato”, segundo a expressão popular já utilizada em parte anterior deste escrito. É bem verdade que a rodovia que passa entre ela e, bem adiante, o bloco principal da cidade está conhecendo certo desenvolvimento urbano, com várias instalações importantes, mas que certamente não representam o destino ou procedência da maioria dos viajantes. A foto aérea (figura 9) mostra o enorme espaço ainda não urbanizado existente entre a cidade e a nova rodoviária, onde ela poderia ser instalada de modo muito mais vantajoso aos passageiros. Vale acrescentar que a nova rodoviária custou 13,2 milhões de reais, 95% dos quais bancados pelo governo federal (*site*, visitado em 20/11/2012).

¹⁵ O dado de Palmas foi fornecido pelo administrador da rodoviária local, Murilo Ferreira de Souza; os demais resultam da somatória de informações avulsas obtidas pelo autor, podendo não serem inteiramente exatos, valendo como ordem de grandeza.

¹⁶ Embora diferindo nos detalhes de localização, também em Teresina (PI), a rodoviária é mais distante do centro que o aeroporto da cidade.



Figura 8 – As rodoviárias de Manaus (no alto) e Macapá (embaixo) no respectivo contexto urbano

R – rodoviária, A – aeroporto (em Macapá), C – centro da cidade, abrangendo espaço em torno do marco indicativo. Fonte das fotos base: Google Earth.



Figura 9 – As rodoviárias de Palmas (no alto) e Rio Branco (embaixo) no respectivo contexto urbano

R – rodoviária (RV – rodoviária velha, desativada, RN – rodoviária nova, em Rio Branco), C – centro da cidade, abrangendo espaço em torno do marco indicativo. Fonte das fotos base: Google Earth.

PALAVRAS FINAIS

Conforme referido no título deste texto, foi proposta uma análise da localização das rodoviárias em termos esquemáticos, priorizando-se no exame sua posição em relação ao centro da cidade. A avaliação por meio gráfico, assumindo uma realidade geográfica homogênea, abstraindo aspectos de sítio, estrutura funcional e socioeconômica, e sistema viários urbano, mostra a vantagem da localização no centro ou em sua periferia imediata em matéria de acessibilidade, não só aos estabelecimentos e residências dessa área, mas também a todos os quadrantes da cidade. Já foi comentado que isso poderia não ocorrer em casos específicos, conforme a peculiaridade das condições locais. (O caso de Natal, passado em revista, ilustra uma situação do gênero.) Contudo, no exame de vários casos concretos foi verificado que é comum a instalação e permanência a contento de rodoviárias em tais áreas centrais.

Dado o caráter genérico e esquemático do enfoque aqui ensaiado, em escala nacional, não caberia analisar maior número de casos e de entrar em mais detalhes. Também não se fez referência à possível interferência de *lobbies* de proprietários de imóveis e empreiteiras de obras na decisão administrativa de instalar nova rodoviária e do local escolhido. Sendo tratativas de bastidores, que não deixam registros em fontes corriqueiras, somente uma atividade investigativa, de caráter quase jornalística, restrita a um ou outro caso específico, poderia chegar a alguma conclusão a respeito.

Em eventuais estudos de caso, conviria ouvir os passageiros (em função dos quais as rodoviárias existem), a respeito de seus hábitos de viagem e de sua satisfação com a localização. As redes sociais veiculadas pela *internet* não são de muita utilidade para tanto, pois são ativadas mais pelos insatisfeitos que pelos que se sentiram bem atendidos, distorcendo assim a avaliação. Além disso, parecem reclamar mais dos serviços lá oferecidos, como, por exemplo, demoras e falta de atenção nas bilheterias, banheiros sujos etc., com raros comentários sobre a localização da rodoviária, objeto do presente texto. (Isso pode tanto significar que estejam satisfeitos com ela ou que a considerem um fato irreversível.) Assim sendo, para uma avaliação mais precisa, seria interessante proceder à aplicação de questionários a usuários, por amostragem de significado estatístico, indagando o destino dos desembarcados, por tipos de local (residência própria, de amigos, hotéis, comércio, serviços, locais turísticos etc.), sua localização na cidade, o meio de locomoção para alcançá-los (carro próprio estacionado, carro de amigos ou parentes que foram aguardá-los, táxi, ônibus urbanos, a pé), a frequência com que fazem a viagem, bem como sua satisfação ou não com a localização da rodoviária, no segundo caso apontando área que achariam ideal para sua transferência. No balanço das diferentes respostas, seria possível aquilatar se a rodoviária em questão satisfaz em sua localização ou a que área seria interessante transferi-la, em sendo conveniente.

Em enfoque monográfico de determinada cidade também seria viável focalizar a eventual instalação de nova rodoviária diante de questões locais de sítio urbano, possíveis impactos ambientais, inserção no sistema viário e no plano diretor, adequação à legislação de zoneamento etc., aspectos que não puderam ser abarcados no estudo amplo e genérico ora empreendido.

REFERÊNCIAS

AMORIM, Fernando de Oliveira, GUIMARÃES, Raul Borges e SOUZA, Geraldo Alves de – “Poluição veicular e indicadores de saúde ambiental no espaço da circulação em Manaus” **Geografia**, v. 37, n. 1, 2012, p. 409-429.

CARTER, Harold – **The study of urban geography**, 4a. edição, 2a. reimpressão, London: Edward Arnold, 1997.

FERRARI, Vivaldo – **Fiel Guia de Limeira**, Limeira: Fiel, 1980.

FERREIRA, Jurandyr Pires – **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**, Rio de Janeiro: IBGE, v. 6, 1958 e v. 32, 1959.

VITTI, Guilherme – **História colorida de Piracicaba bicentenária**, Piracicaba: Aloisi, 1967.

Recebido em junho de 2013
Aceito em novembro de 2013

