

PAISAGENS: DIVERSOS OLHARES NAS VIAGENS RODOVIÁRIAS

Landscapes: different looks on road trips

Thiago Oliveira Neto
Universidade Federal do Amazonas-UFAM
thiagoton91@live.com

RESUMO: As viagens de ônibus entre os lugares perpassam pelas mais diversas formações geomorfológicas, algumas naturais, constituídas pelas serras, montanhas, vales, planícies, outras representadas por ambientes urbanos e aqueles transformados pela ação humana. Esses elementos, presentes ao longo das rodovias são observados pelos viajantes que, de dentro do ônibus ou outro veículo, percebem as formas presentes e visíveis. É nesse contexto, que se elabora este artigo, com destaque para o transporte rodoviário de passageiros e as paisagens, como entes presente, que acabam propiciando o deslocamento de pessoas entre rodoviárias e entre lugares, que muitas vezes são escolhidos pelas suas paisagens com o objetivo de satisfazer uma necessidade subjetiva.

Palavras chave: paisagens, viagens, transporte.

ABSTRACT: The bus trips between the places cross the most diverse geomorphological formations, some of them natural, constituted by the mountains, mountains, valleys, plains, others represented by urban environments and those transformed by human action. These elements, present along the highways are observed by the travelers who, from inside the bus or other vehicle, perceive the present and visible forms. It is in this context that this article is elaborated, especially the road transport of passengers and the landscapes, as present, which end up propitiating the displacement of people between road and between places, who are often chosen for their landscapes with the objective of satisfying a subjective need.

Keywords: landscapes, travel, transport.

INTRODUÇÃO

O ato de percorrer diferentes distâncias da superfície terrestre para chegar a um determinado lugar e satisfazer uma dada necessidade humana ocorre desde a antiguidade e de diversas formas, a pé, em caminhos tortuosos, em estradas romanas ou incas, com o uso de animais e embarcações primitivas.

Depois de séculos, a introdução de novos objetos técnicos, como rodovias, portos, aeroportos e ferrovias, cuja construção ocasionou transformações espaciais, permitiram ao ser humano continuar a percorrer centenas de quilômetros em menor intervalo de tempo. Esses objetos, sejam os fixos ou os móveis – navios, carros, ônibus, trens, aviões etc., - facilitaram o deslocamento de seres humanos e de cargas entres os lugares, de modo a atender com mais eficiência tanto as necessidades humanas de circular e chegar a um lugar, quanto as demandas dos centros econômicos.

O uso de veículos no deslocamento humano permite a travessia de diferentes paisagens, marcadas pela presença de formações naturais, como o relevo e a vegetação, e aquelas em que se verifica maior presença humana, composta pelas

plantações, os campos, as cidades e rodovias. E não é somente isso que o deslocamento envolve; o ato de deslocar tem como pano de fundo a necessidade de realizar, também, uma determinada atividade simbólica.

É comum, dentro de um país, a atividade de transporte de passageiros, consistindo em uma atividade econômica, que permite perpassar frações territoriais compostas pelos elementos de uma paisagem. Ao longo desse deslocamento, entre dois pontos, podem-se observar pontos de apoio, que se constituem em lugares de passagem, como uma rodoviária, onde embarcam e desembarcam centenas de pessoas diariamente, mas se esse lugar para um é lugar de passagem, para outros é lugar de trabalho, é um lugar fixo, além de que esse mesmo lugar, também pode ter uma conotação política, da necessidade do controle das instituições do Estado; lugar de trajeto de pessoas, drogas e mercadorias.

Feitas essas colocações, este artigo segue apontando aspectos do transporte de passageiros por meio da geografia cultural, elencando uma discussão teórica sobre a categoria geográfica de paisagem e um detalhamento da atividade de transporte e seus aspectos empíricos.

O texto foi estruturado em quatro partes: a primeira destacando o aporte teórico sobre a paisagem e a atividade de transporte de passageiros; em seguida, destacam-se o significado e as alterações durante o período de verão; na terceira parte são tecidos alguns apontamentos referentes a datas comemorativas; por fim, na última parte, apresenta-se uma reflexão, destacando que aqueles lugares, que para aqueles que estão viajando, são apenas de passagem, para outros, são o seu lugar de trabalho; e, ao mesmo tempo, as rodoviárias simbolizam o controle do Estado de quantos vão atuar no transporte e de quem está indo e vindo.

No decorrer do texto, são expostas algumas descrições e discutidos apontamentos de alguns autores que trabalharam o conceito de paisagem: Claval (2010, 2012, 2014), Cosgrove (2012), Duncan (2004), Berque (2012) e Sauer (2012) e autores que foram utilizados para compreender algumas particularidades como Foucault (2004) referente ao controle que as instituições realizam nos objetos, e Goff (2000), que estabelece um caminho para compreender alguns significados das datas presentes no calendário.

PAISAGEM E O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIRO

“O espaço é feito de itinerários percorridos rapidamente
e de superfícies conhecidas mais ou menos (...)
(CLAVAL, 2010, p. 23).

A preocupação em estabelecer uma abordagem que envolva paisagem e o transporte se mostrou necessária pela ausência de trabalhos que abarquem uma compreensão sobre a temática proposta. A rigor, os trabalhos recentes de Huertas (2010, 2013, 2015), Neto e Nogueira (2017), Silveira (2011, 2013), Silva Jr (2012) Nogueira (1994) desenvolveram temas, como o transporte de carga, a economia política dos transportes, organização espacial dos transportes, geografia econômica

dos transportes, epistemologia e a geografia dos transportes; e, em trabalhos clássicos de Moacir Silva (1944), no Brasil, e do francês Camille Vallaux (1914) os transportes são constituídos como infraestruturas estratégicas aos Estados Nacionais, para Jean Brunhes (1962) os transportes são descritos e apontados no sentido político. Estas obras deixaram uma lacuna no que se refere aos estudos de geografia cultural dos transportes. Nesse contexto, buscou-se desvendar os significados que englobam o transporte rodoviário de passageiros, como será visto nas discussões a seguir, sendo que, durante o desenvolvimento das relações humanas em cidades, sempre houve a necessidade de realizar deslocamentos e propiciar o estabelecimento de interações espaciais por meio de fluxos de pessoas e de cargas, materializando-se, entre os lugares, objetos geográficos capazes de permitir uma fluidez de informação e de transporte com segurança, os quais vão se ampliando, conforme a inserção dos meios técnicos, alterando concomitantemente a relação com o tempo.

O destaque neste texto é o transporte de passageiros por meio dos ônibus rodoviários, considerando que essa atividade econômica satisfaz necessidades econômicas e subjetivas, enquanto que o transporte de carga atende há uma demanda do mercado, tendo apenas o motorista como conhecedor das paisagens e caminhos, enquanto que nas viagens de ônibus, mais longas, tem dois motoristas e os passageiros que observam os mais variados conjuntos de objetos que compõe a paisagem e realizam as viagens com os diferentes objetivos, desde ir a uma procissão religiosa, trabalhar, visitar amigos e parentes ou frequentar as praias do litoral.

A construção das rodovias pavimentadas e a introdução de veículos automotores permitiram o deslocamento e o transporte de porta a porta e de ponta a ponta, e, nesse contexto, surgiram diversas formas de organização do que é, e como é transportado, obedecendo a regras e normas e tendo a fiscalização dos veículos realizada por instituições do Estado. A essas instituições compete regulamentar apenas o transporte de passageiros e de carga, tendo sido criadas empresas com estrutura para atender as necessidades dos deslocamentos, seja no transporte de objetos de várias toneladas ou no deslocamento de grupos de pessoas por centenas de quilômetros.

Contudo, ainda, vale lembrar que a necessidade de deslocamento entre lugares situados em coordenadas distintas é um ato anterior ao modo de produção capitalista, sendo que o desenvolvimento dos transportes é uma demonstração de que o ser humano cria um meio artificial, que lhe permite reduzir a “relação direta com a natureza” (CLAVAL, 2014, p. 20), marcando a paisagem.

A paisagem traz a marca da atividade produtiva dos homens e de seus esforços para habitar o mundo, ao adaptá-lo às suas necessidades. Ela é marcada pelas técnicas materiais que a sociedade domina e é moldada para responder às convicções religiosas, às paixões ideológicas e às preferências estéticas dos grupos (CLAVAL, 2014, p. 22).

Cosgrove compreende essa temática de modo semelhante e explica:

Qualquer intervenção humana na natureza envolve sua transformação em cultura, apesar de essa transformação não estar sempre visível, especialmente para um estrangeiro. Diferentes técnicas e materiais de construção de casas de fazendas podem ser indicadores óbvios da paisagem (COSGROVE, 2012, p. 225).

Para Berque a “paisagem é uma marca, pois expressa uma civilização, mas é também uma matriz, porque participa dos esquemas de percepção, de concepção e de ação – ou seja, da cultura (...)” (2012, p. 239).

Do ponto de vista da geografia cultural (...) É preciso compreender a paisagem de dois modos: por um lado, ela é vista por um olhar, apreendida por uma consciência, valorizada por uma experiência, julgada (e eventualmente reproduzida) por uma estética e uma moral, gerada por uma política etc., e por outro ela é matriz, ou seja, determina, em contrapartida, esse olhar, essa consciência, essa experiência, essa estética, essa política etc. (BERQUE, 2012, p. 240).

Duncan salienta que “o mundo é revestido em nossos sistemas de representações” (2004, p. 100), e a paisagem é o conjunto ordenado de objetos, constituindo um dos pilares centrais em um sistema cultural, o qual é repleto de signos que “é transmitido, reproduzido, experimentado e explorado” (DUNCAN, 2004, p. 106).

No entendimento de Sauer, “a paisagem cultural é modelada a partir de uma paisagem natural por um grupo cultural. A cultura é o agente; a área natural, o meio; e a paisagem cultural, o resultado” (2012, p. 209). Nesse sentido, Claval acrescenta que a paisagem é “um produto não planejado da atividade humana”, sendo que uma grande parte da paisagem encontra-se valorizada pela cultura (CLAVAL, 2014, p. 321) em que “os traços da maioria das paisagens resultam das múltiplas decisões dos atores sociais, muitas vezes modestos, que edificaram as construções da fazenda, cultivaram os campos, criaram e mantiveram as estradas” (CLAVAL, 2012, p. 269).

Pode-se notar, em todos os apontamentos desses autores, a unanimidade em afirmar que a paisagem é também cultural, resultado de uma relação da sociedade com os demais elementos presentes na superfície da Terra.

A paisagem “natural” ou não, chama atenção do ser humano pela sua dimensão real do concreto, está é detentora de uma morfologia, funcionalidade, histórias e valores simbólicos dos lugares, nesse contexto aponta-se que:

As viagens de ônibus não têm apenas como pressuposto atender as demandas do sistema capitalista de produção. O ato de viajar e de percorrer o país, conhecer regiões com domínios morfoclimáticos distintos, serras, cidades ou rever parentes e amigos, assim como ir a uma festa, remete a própria necessidade humana em circular entre os lugares, sejam eles a uma dezena de quilômetros ou a centenas para satisfazer a uma dada necessidade subjetiva (NETO, NOGUEIRA, 2017, p. 238).

Sendo assim, as viagens permitem estabelecer novas formas de interação entre os indivíduos, em que, num primeiro plano, “os circuitos de interação e de trocas se inscrevem em circuitos mais ou menos largos. Os mais estreitos (o casal, a família) (...) com alguns indivíduos” e, em um segundo momento, “para participar dos

circuitos de sociabilidade mais largos, é preciso se deslocar ou, hoje, possuir meios de comunicação a distância” (CLAVAL, 2010, p. 26).

E, certamente, a existência de uma densa rede de rodovias e demais redes físicas alarga a mobilidade das pessoas, embora, entre os lugares situados a centenas de quilômetros, essa mobilidade represente uma ruptura das realizações diárias com seu circuito de interação estreito.

O ato de viajar propicia uma ruptura em práticas cotidianas com os amigos e parentes como ir em um local todos os dias, e ao viajar ou chegar em um lugar novo os habitantes do outro não possuem em alguns casos relações familiares com aquele viajante. Por outro lado, uma viagem que ocorre acompanhado por uma outra pessoa de contato próximo –esposa, filhos, parentes, amigos etc.- propicia uma ruptura menos brutal (CLAVAL, 2010, p. 45).

Embora se encontre a afirmação de que: “Em viagem, cada um escolhe seus horários, seleciona os locais que deseja visitar, organiza seus encontros” (CLAVAL, 2010, p. 46), essas escolhas podem ser efetuadas apenas aparentemente de forma livre, pois as viagens de ônibus ou de avião possuem regulamentos que devem ser observados, além do controle do Estado.

As necessidades da viagem são várias, e nem sempre são de ordem econômica, como a procura de emprego, descobrir novos clientes, ou simplesmente escapar do ritmo agitado das cidades; algumas pessoas “muitos partem pelo prazer de (...) percorrer o meio ambiente nos quais evoluíram as vedetes do cinema ou as estrelas do cinema, de visitar os lugares onde a história se fez (...)” de conhecer obras e monumentos (CLAVAL, 2010, p. 49).

Os objetos geográficos construídos e que permitem a circulação das pessoas e dos veículos fazem parte da “mediação tecnológica [e esta] é essencial nas relações dos grupos humanos com o mundo que os rodeia” (CLAVAL, 2014, p. 227).

Ao embarcar em um ônibus rodoviário com destino a outra cidade, o passageiro perpassa pelas formações naturais de relevo e vegetação; em alguns casos, pastagens, plantações contínuas, cidades e vilas ao longo do trajeto. Aqueles que embarcam e sentam próximo às janelas laterais e frontais do ônibus são privilegiados pela possibilidade de observar os elementos presentes na paisagem. O grupo de indivíduos que senta nas poltronas do lado direito e esquerdo do ônibus, próximo ao corredor, observa uma parte dos aspectos contidos naquela “cena”, enquanto, aqueles que escolhem os assentos na primeira fileira observam a paisagem frontal e o percurso da rodovia. Esses assentos frontais, em ônibus rodoviários de dois andares, são rapidamente adquiridos pelos passageiros nos balcões ou nos sites das empresas.

Nesse mesmo sentido, mas em outro contexto, Claval aponta que:

A estrada de ferro, com sua velocidade maior e mais regular, seus vagões abertos ou envidraçados, faz descobrir os panoramas longínquos, a paisagem além dos primeiros planos passam rápido demais para serem visíveis. Em algumas horas tudo pode mudar, o que excita a curiosidade e o prazer do viajante. O automóvel prende o motorista à estrada, a seu traçado e seus perigos. Os passageiros têm uma vista mais livre e mais ampla da paisagem. Onde a malha rodoviária é densa, o automóvel permite, porém,

uma exploração íntima das regiões atravessadas. A rodovia impõe a lei da velocidade e da tensão nervosa (CLAVAL, 2014, p. 200).

Os veículos observados nas rodoviárias e ao longo das rodovias (fig. 1) estampam elementos representativos dos lugares, com imagens de objetos geográficos, caracterizados como artefatos carregados de significados históricos, religiosos, festivos e de aventuras, com o objetivo de induzir o futuro passageiro a viajar para um dado lugar, optando por essa ou aquela determinada empresa de transporte.



Figura 1. Ônibus de uma empresa que atua em diversos estados do Brasil e que possui, na lateral, imagens que remetem a uma região, e na parte de traz, uma imagem de um objeto geográfico que possui um significado histórico ou em outro veículos a representação é de elementos naturais. Fonte: NETO, em 01 de maio de 2017 na rodovia AM-010 (Manaus-Itacoatiara).

Como as paisagens, as imagens são detentoras de signos, que transmitem mensagens intencionais, “geralmente muito fáceis de ser decifradas pelas pessoas familiarizadas com a cultura local. Mas não para os outros” (CLAVAL, 2012, p. 273). As imagens postas, com “cenas” ilustrativas, repletas de signos e um conjunto de significados que remontam a um dado lugar, e, estão impregnadas de intensões (CORRÊA, 2005, 2007).

Outra característica das viagens de ônibus é que elas se intensificam nacionalmente no período de férias e em datas de comemoração nacional ou, às vezes, regionalmente, quando se celebra uma procissão religiosa em um estado ou uma festa como a Oktoberfest, que no Brasil, a festa ocorre na cidade de Blumenau em Santa Catarina, em alusão à festa de mesmo nome que ocorre na Alemanha.

ALTA TEMPORADA: TRANSPORTE DE LINHAS E FRETADO

Dentro do transporte rodoviário existem duas modalidades: o transporte regular, que se realiza entre dois ou mais pontos de embarque/desembarque, constituindo linhas, cujo conjunto forma uma densa malha, que se sobrepõe às principais ligações viárias, e é caracterizado por ter o início e o término das viagens em uma rodoviária; a outra é o transporte fretado, realizado conforme o percurso solicitado pela agência

de viagem ou pelo grupo de pessoas que deseja ir a um determinado lugar. O transporte fretado rodoviário é diferenciado do regular, pois, em alguns casos, o veículo permanece alguns dias no lugar onde os passageiros estão hospedados.

Em algumas cidades brasileiras, o transporte rodoviário fretado é responsável pela movimentação de milhares de passageiros, principalmente no período de férias escolares e de verão, no hemisfério sul, rico em lugares plenos de valores simbólicos e ambientes físicos, com atrativos turísticos, como praias, dunas, serras e montanhas; além, não se pode deixar de citar, dos elementos construídos, como cidades e objetos, igualmente com valores históricos e simbólicos. Há, ainda, aquelas pessoas que se deslocam, usando o transporte rodoviário fretado para realizar compras em geral, especialmente de vestuário, em centros atacadistas, tais como São Paulo. Nesse sentido, é que se baseia a afirmação de que os lugares “estão carregados de sentido para aqueles que os habitam ou que os frequentam” (CLAVAL, 2014, p. 63).

Destacam-se, ainda, as regiões com a presença quadripartida das estações definidas pelas condições naturais, como a luminosidade e a temperatura, que acabam interferindo na ocupação das praias. Como exemplo, cita-se a cidade de Florianópolis, em Santa Catarina, que possui dois momentos bem distintos de ocupação pelos banhistas: um período marcado pela baixa presença entre as estações de outono, inverno e primavera, e a maior presença durante o verão. Essa peculiaridade natural, com um período de verão somado a outros aspectos da cidade - Lagoa da Conceição, ponte Hercílio Luz, praias, museus, praças etc.-, atrai, todos os anos, centenas de pessoas para a cidade. A rigor, todas utilizam meios de transporte para se deslocarem e chegarem à cidade, incluindo as viagens rodoviárias em ônibus, sejam os das linhas, que conectam os mais variados destinos regularmente, durante o ano; ou o transporte fretado, que desloca passageiros ocasionalmente, e, no caso particular, durante o período de férias de final de ano, que coincide concomitantemente com a estação climática de maior insolação e de temperaturas favoráveis aos banhos nas praias do litoral. Nesse contexto, Goff aponta que “todavia, o quente e o frio permanecem os elementos essenciais dos calendários populares” (2000, p. 84).

Os elementos naturais como praias e o verão, atraem para as cidades litorâneas milhares de turistas. Alguns permanecem curtos períodos, outros grupos se deslocam de outros estados do Brasil ou até de outros países como Argentina e Uruguai para frequentar as praias de Florianópolis. Alguns desses grupos utilizam o transporte rodoviário em ônibus para chegar à cidade, sendo que, obviamente, alguns dos veículos utilizados são fretados (Fig. 2) e não de linhas regulares, pois, conforme a demanda, o ônibus é enviado especialmente para realizar o transporte dos passageiros.

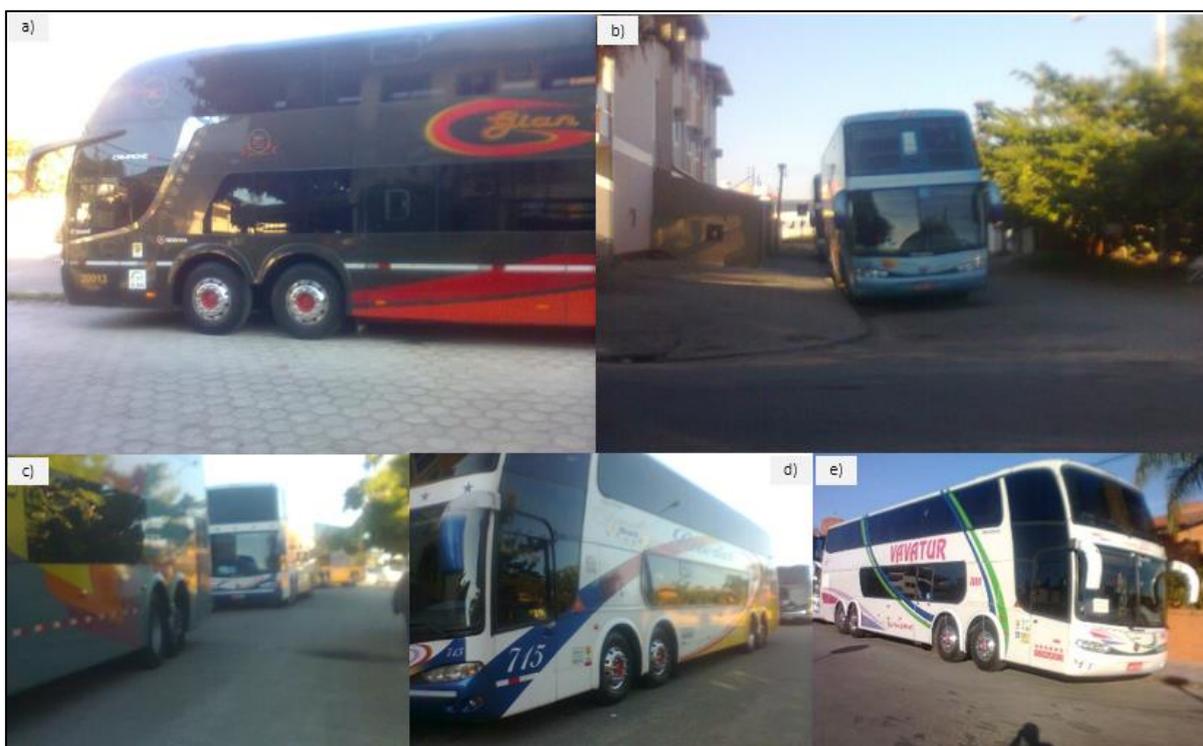


Figura 2. No mosaico ônibus *Double Deck-DD* –dois andares- estacionados nas ruas do bairro de Canavieiras em Florianópolis em 21 de junho de 2014. Fonte: NETO.

Vale retomar o conceito de que a paisagem é concebida como “um produto [da relação] social”; e a paisagem urbana é “o lugar onde se sobrepõem, de maneira singular e complexa, várias perspectivas e diversos símbolos culturais” (GANDY, 2004, pp. 83-85), que correspondem aos objetos constituídos em temporalidades passadas e detentores de significados simbólicos, como o Cristo Redentor ou praias, dunas e lagoas, que apesar de estes três últimos possuírem uma formação de origem natural, mais seu uso e seu significado é atribuído pela sociedade, e está insere um conjunto variado de crenças e valores, sendo que “os mesmos objetos materiais podem simbolizar diferentes significados sociais, e o mesmo significado pode ser representado por diferentes objetos” (WELEN, 1993, p. 147 *tradução nossa*).

A paisagem contém formas simbólicas com uma gama variada de significados e os monumentos construídos reforçam as identidades dos lugares (CORRÊA, 2005, 2007) e o local é um lugar sagrado (COSGROVE, 2012, p. 220). Já Rosendahl salienta que os “espaços sagrados são espaços qualitativamente fortes, onde o sagrado se manifestou (...) [e] essa manifestação pode estar contida num objeto, numa pessoa, em inúmeros lugares” (1995, p. 63).

DATAS COMEMORATIVAS E O TRANSPORTE RODOVIÁRIO

No calendário brasileiro, assim como no dos demais países do mundo, existem diversos dias considerados como feriados nacionais, regionais ou locais, de forte significado histórico para um dado grupo ou povo. Esses feriados, quando ocorrem

em dias de semana, especialmente na segunda-feira ou sexta-feira, prolongando o final de semana, aumentam demasiadamente o fluxo nas rodovias e nas rodoviárias, seja pelo ato de viajar para lazer, rever parentes e amigos, conhecer outros lugares ou ir a um determinado objeto geográfico que está diretamente ligado, simbolicamente, a uma data comemorativa.

Essas datas estão presentes dentro de um calendário, este é tanto um objeto científico quanto cultural expresso pela ligação com as crenças (GOFF, 2000, p. 61). Algumas datas do calendário brasileiro remetem a acontecimentos que possuem significados históricos e culturais, conforme exemplificado Goff:

Uma data adquire rapidamente uma importância essencial no calendário romano: o Domingo de Páscoa, dia da ressurreição de Cristo, <<primeiro dia>> por excelência. Ora, a fixação da data da Páscoa, que vai de encontro a uma multiplicidade de costumes e que suscita lutas obstinadas (...) (2000, p. 64).

Os feriados religiosos, segundo Goff tiveram como gênese “(...) os poderes religiosos, a Igreja e os cleros, onde estes existiam, a tentar obter o controle do calendário, que tinha raízes profundas no sagrado” (2000, p. 63). De forma geral, um dos objetivos é assegurar a recordação do acontecimento.

Nesse contexto, vamos pontuar as principais festas religiosas do Brasil que propiciam a mobilização de milhares de pessoas no decorrer da data simbólica, em destaque o Círio de Nazaré, que ocorre na cidade de Belém, no segundo domingo de outubro, reunindo, aproximadamente 2 milhões de pessoas (G1, 2017). De um lado, isso demonstra que a “fé adquire uma nítida espacialidade, pois envolve o deslocamento de um lugar para outro, deslocamento este que, em muitos casos é marcado por uma periodicidade regular” (ROSENDAHL, 1995, p. 50), por outro lado, nas rodoviárias o movimento ampliado requer o aumento do número de funcionários e ônibus extras nas linhas regulares (ZEDUDU, 2017).

Concomitantemente, no mesmo mês, é celebrada Nossa Senhora de Aparecida, padroeira do Brasil no dia 12 outubro com celebrações e eventos em diversas cidades do Brasil, e no caso da cidade de Campinas em 2015 a previsão foi de “34 mil passageiros devem deixar a cidade entre os dias 9 e 10 de outubro” (G1, 2015).

Outra festa regional é a do Padre Cícero, em Juazeiro do Norte, no Ceará, que, em decorrência de uma malha rodoviária densa, permite o deslocamento de veículos para a cidade onde ocorre o evento religioso. Assim, um aspecto recorrente nessas datas é a realização do fretamento de veículos que compõem as caravanas.

Os acontecimentos de cunho religioso, são lembrados com procissões, têm uma cidade como ponto de acontecimentos, são lhes atribuído um ou vários significados do lugar, tornando-o singular perante os demais.

Cosgrove aponta que uma religião “ou um outro credo político só podem sobreviver se as pessoas os praticarem” (2012, p. 225) transmitindo todo um conjunto de valores que remete a uma paisagem da cultura dominante. O mesmo autor ainda aponta que:

Todas as paisagens possuem significados simbólicos porque são o produto da apropriação e da transformação do meio ambiente pelo homem. O simbolismo é mais facilmente apreendido nas paisagens mais elaboradas – a cidade, o parque e o jardim – e por meio da representação da paisagem (...) (2012, p. 228).

Durante os feriados prolongados de Carnaval e Ano Novo, por exemplo, que ocorrem no verão, o destino mais comum é o litoral, enquanto que as datas que possuem significados religiosos que não coincidem com o período de verão, nas regiões sul e sudeste do Brasil, é comum realizar viagens para rever parentes e ficar próximo da família. “A diferença é que, ao contrário de feriados como Carnaval e Ano Novo, o destino mais comum não é o litoral, e sim o interior dos estados, uma vez que as pessoas optam em passar a data religiosa junto da família” (RODOVIARIAONLINE, 2015).

Outras datas comemorativas presentes no calendário estão associadas aos aspectos simbólicos do Estado, como Dia da Pátria, Dia Independência, fundação de uma cidade, heróis nacionais e entre outros que remetem a formação de uma consciência nacional com elementos que reforçam aspectos de cunho nacionalista.

Embora esses dias de comemoração cívica ou de feriado local, regional ou nacional não mobilizem tantas pessoas como as festas religiosas ou as férias entre os semestres, propiciam um intervalo de tempo na semana que permite que centenas de pessoas se desloquem entre os lugares, distantes centenas de quilômetros, e o uso do dia passa a ter um outro significado, como o lazer.

A circulação de pessoas aumenta na rodoviária Roberto Silveira na cidade de Campo de Goytacazes durante o feriado de Sexta-feira Santa (URURAU, 2015), enquanto que empresas disponibilizam veículos extras na rodoviária de Lucídio Portela, na cidade de Teresinha durante o feriado de Nossa Senhora Aparecida (TEIXEIRA, 2015). Com o feriado de Natal, o movimento é intenso nas rodovias, e mais de 270 mil pessoas saíram de São Paulo e um dos destinos mais procurados foi o Rio de Janeiro e, na cidade de São Paulo, esperou-se o embarque 600 mil pessoas nas três rodovias: Tietê, Barra Funda e Jabaquara (R7, 2016).

O aumento da circulação de pessoas implica na disponibilização de ônibus extras para atender a demanda das viagens entre os lugares, alterando substancialmente a rotina nas rodoviárias, ponto onde ocorre o adensamento de fluxos e o lugar onde todas as linhas de ônibus iniciam e terminam seu trajeto.

DUALIDADE COEXISTENTE: LUGARES DE PASSAGEM E DE NÃO PASSAGEM E O CONTROLE

O início e o término de uma viagem de ônibus ocorrem em um ponto de uma cidade. Esse ponto precisa manter uma estrutura que permita o embarque, desembarque, a compra de passagens. Além disso, pode oferecer outros serviços, como restaurantes e táxis, como acontece em diversas rodoviárias do Brasil e no mundo, permitindo a realização de atividades para os viajantes, assim como aos operadores das linhas rodoviárias.

Mas esse importante ponto do nó de rede do transporte possui outras prerrogativas que englobam e o caracterizam como um lugar de passagem para as pessoas que vão embarcar ou desembarcar. Pouco ou nenhum viajante cria vínculos com esse lugar, apenas vivenciam os movimentos de circulação de outras pessoas, filas e a chegada e saída de ônibus nas poucas horas e minutos até embarcar em um outro veículo. Nesse contexto:

Se definirmos o não lugar não como um espaço empiricamente identificável (um aeroporto, um hipermercado ou um monitor de televisão), mas como o espaço criado pelo olhar que o toma como objeto, podemos admitir que o não lugar de uns (por exemplo, os passageiros em trânsito num aeroporto) seja o lugar de outros (por exemplo, os que trabalham nesse aeroporto) (AUGÉ, 2006, p. 116 *apud* SÁ, 2014, p. 213).

A rodoviária, como ponto de passagem para milhares de pessoas que circulam pelo Brasil, utilizando ônibus, podem assumir características de “não lugar”, com uma estrutura multifuncional “cujo objetivo é possibilitar a cada um fazer cada vez mais coisas em um mesmo espaço” (SÁ, 2014, p. 214). A rigor, a rodoviária do Tietê, em São Paulo, é um exemplo, pois, além de possibilitar a circulação de passageiros, possui um gama variada de serviços aos viajantes, com a oferta de restaurantes, ponto de taxi, guichês para compra de passagens, acesso ao metrô. Conforme Claval, Augé “caracteriza o espaço moderno e orienta as pessoas, permite-lhes conviver nas estradas e nos espaços públicos sem se comunicarem diretamente: são espaços preparados para formas estandardizadas de relações sociais (...)” (CLAVAL, 2012, p. 271).

Tomando outros exemplos, Sá, apoiando em Augé, aponta que:

Por outro lado, os não lugares, espaços de comunicação, circulação e consumo, estão demasiado cheios de pessoas e de funções, onde o global penetra no local, marcados por uma plurifuncionalidade: um grande aeroporto é também um hipermercado, um lugar de informação, de publicidade. Trata-se, assim, em ambos os casos, “lugar antropológico” e “não lugar”, de espaços simultaneamente cheios e vazios (AUGÉ, cf. *Idem*, pp. 129-130 *apud* SÁ, 2014, p. 215).

Augé aponta o “não lugar” como “espaços não identitários, não históricos e não relacionais” (SÁ, 2014, p. 216), mas qualquer rodoviária é um lugar simbólico, seja pela construção de uma identidade intimamente associada a sua localização, seja como ambiente de trabalho de pessoas que mantem a segurança, limpeza, atendimento nos guichês, instituições de fiscalização ou nas lanchonetes. No ambiente exterior a rodoviária, nota-se outro conglomerado de serviços aos passageiros, tais como: restaurantes e hotéis, em alguns casos uma garagem de uma empresa de ônibus ou ponto de embarque do transporte não regulamentado. A própria rodoviária enquanto um elemento fixo e a presença desses serviços “permitem ações que modifiquem o próprio lugar” (SANTOS, 2006, p. 38).

“O ‘espaço dos lugares’ opõe-se ao “espaço dos fluxos”, projetado para o mundo, sem raízes no lugar” (SÁ, 2014, p. 221), contudo, no ato de viajar carrega-se consigo as experiências e os objetos, que remetem ao lugar de origem, do mesmo modo quando se é acompanhado por outra pessoa (CLAVAL, 2010). Além disso, o

ato de ir realizar o embarque ou mesmo ir à rodoviária é um tipo de interação com o lugar, seja para observar ou consumir.

Esse mesmo objeto geográfico, porém, assume outra face, que corresponde ao controle que o Estado mantém sobre a atividade de transporte e, concomitantemente, sobre os fluxos, principalmente de passageiros, conforme aponta Neto e Nogueira (2017, p. 245-246):

Interdependente de onde seja, e em qualquer área territorial que uma empresa ou grupo atue, o Estado vai regular os transportes rodoviário de passageiros, sejam viagens entre os estados, municípios ou internacionais, pois a própria regulamentação e, à existência de poucos pontos fixos de embarque e desembarque permite ao Estado realizar um controle dos fluxos interiores. A existência de uma ou de até três rodoviárias que centralizam diversos fluxos em uma cidade já denota esse controle e o propósito de não delegar a construção de estações de embarque e desembarque para as empresas operantes, visa de certa forma, manter a centralidade do nó da rede de circulação, pois se cada empresa construísse seus pontos de embarque e desembarque em locais distintos tornariam ainda mais pulverizada o nó da rede e talvez uma maior dificuldade na fiscalização de quem chega e de quem sai de uma dada porção territorial.

Em seus estudos, Foucault analisou objetos que possuem controle, tais como as prisões (2004), tendo destacado alguns elementos, presentes também em outros objetos que exercem, de alguma forma, o controle de uma parte da sociedade. No caso particular destacado anteriormente, a rodoviária é um ponto que o Estado, via seus aparelhos jurídicos, mantém um controle assíduo dos fluxos de pessoas a serem transportadas. “Esse espaço fechado, recortado, vigiado em todos os seus pontos, onde os indivíduos estão inseridos num lugar fixo, onde os menores movimentos são controlados, onde todos os acontecimentos são registrados (...)” (FOUCAULT, 2004, p. 163). Algumas infraestruturas construídas pelo Estado possuem diversos aparelhos para manter o controle, o qual pode ocorrer de maneira repressiva, como aponta Foucault sobre as prisões (2004), ou de forma coercitiva em outras infraestruturas funcionais. Para Claval:

A maior parte das pessoas integra-se às estruturas do espaço construído, mais do que as determina. Isso é especialmente verdade para os espaços públicos, aqueles reservados à circulação, por exemplo; os particulares não têm nem o direito nem as condições de modelá-los à sua vontade (CLAVAL, 2014, p. 303).

As rodoviárias enquanto um objeto técnico inserido dentro de uma lógica utilitária de uso monofuncional é caracterizada por ser um ponto que centraliza a atividade de embarque e desembarque, sendo um lugar de passagem para milhares de pessoas por ano. Nesse sentido, acaba possuindo um significado diferente para aqueles que trabalham e que propiciam o funcionamento das operações diárias.

Essa pluralidade de funções, centradas em um lugar caracterizado pelo embarque e desembarque, demonstra, por um lado a multiplicidade de usos e de vivência. Os espaços plurifuncionais são observados, à primeira vista, pelos que estão dentro; e, como monofuncionais, pelos de fora, mas a própria existência de diversas atividades e arranjos denota o contexto de plurifuncional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em todas as situações de viagem “os equipamentos hoteleiros garantem uma hospedagem mais confortável na chegada” (CLAVAL, 2010, p. 48) dos viajantes, que procuram vivenciar o local com objetivos diversos. Por conseguinte, a realização de uma viagem de ônibus entre os lugares satisfaz uma dada necessidade, humana e subjetiva, de percorrer centenas de quilômetros para prover algo, seja ir a uma festa, rever amigos e parentes, participar de uma procissão religiosa, ou, ainda, conhecer novos lugares e observar as formas naturais de relevo e vegetação, assim como, os objetos geográficos que compõem a “cena” vista durante os deslocamentos.

Contudo, seja qual for o motivo da viagem, o deslocamento entre duas cidades e a passagem pelas rodovias que as interligam apresentam um mosaico de elementos naturais e/ou transformados, que se renovam conforme o deslocamento realizado pelo veículo. As pessoas, dentro do ônibus, incluindo motoristas e passageiros, observam as “cenas” dos contornos rochosos, elevações de morros e serras, planícies, florestas, plantações e cidades. Nesse sentido, nota-se que a paisagem não é estática e se renova conforme o movimento, apresentando novas características, a partir de um ponto específico do campo de visão.

As diversas viagens de ônibus rodoviário permitem o deslocamento entre lugares distintos que propiciam viagens longas com mais de 3000 mil quilômetros, ou viagens em rodovias que apresentam condições adversas aos fluxos, e nessas viagens, os sentimentos de emoção pela travessia em lugares perigosos ou a saída de um atoleiro são manifestados pelos passageiros e pelos condutores dos veículos. Em condições normais de trafegabilidade, esse sentimento de emoção se constitui apenas quando um parente, amigo, namorada(o), esposa(o), filho(a) se encontram com seus amigos e familiares depois de percorrer centenas de quilômetros.

As rodoviárias, como um objeto construído pelo Estado, têm como objetivo, embora não explícito, regular o controle de quem entra e quem sai, e de quem e quantos vão operar nessa atividade de transporte. Esse aspecto remete a um controle que não é explícito.

Um objeto geográfico torna-se também um objeto cultural quando um grupo de pessoas atribui a ele determinados significados. Mesmo que durante o período de trabalho, quando as pessoas observam e vivenciam constantemente os fluxos de pessoas e veículos, e mesmo para aqueles que frequentam, os significados podem ser como um espaço de realizações econômicas –consumo- seja para comprar produtos, ou para realizar o embarque/desembarque.

REFERÊNCIAS

AUGÉ, M. Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994.

BERQUE, A. Paisagem-marca, paisagem-matriz: elementos da problemática para uma geografia cultural. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny. Geografia cultural: uma antologia. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2012, pp. 239-243.

BRASIL. Tribunal de Contas da União: Transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil / Tribunal de Contas da União. Brasília: TCU, Secretaria de Fiscalização de Desestatização, 2005.

BRUNHES, J. Geografia Humana. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

CLAVAL, P. A geografia Cultural. Trad. Luis F. P., e Margareth de C. A. P. 4º ed. Florianópolis: EDUFSC, 2014, 456 p.

CLAVAL, P. A terra dos homens: a geografia. Trad. Domitila Madureira. São Paulo: Contexto, 2010. 143 f.

CLAVAL, P. A paisagem do geógrafos. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. Geografia cultural: uma antologia. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2012, pp. 245-276.

CORRÊA, R. L. Uma sistematização da análise de monumentos na geografia. Terr@ Plural, Vol. 1, nº 1, 2007, pp. 9-22.

CORRÊA, R. L. Monumentos, Política e Espaço. Scripta Nova, Vol. 9, nº 183, 2005. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-183.htm>> Acesso em: 08 de maio de 2017.

COSGROVE, D. A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. Geografia cultural: uma antologia. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2012, pp. 219-237.

DUNCAN, J. A paisagem como sistema de criação de signos. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. Paisagens, textos e identidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004, pp. 91-132.

FOUCAULT, M. Vigiar e Punir: nascimento da prisão. Trad. Raquel Ramallete. 29ª ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

GANDY, M. Paisagem, estética e identidade. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. Paisagens, textos e identidades. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004, pp. 75-90.

GOFF, J. L História e Memória. Trad. Ruy Oliveira. II Volume. Lisboa: Edições 70, 2000. 246 f.

G1. Círio de Nazaré leva 2 milhões em procissão de mais de 5h em Belém. Disponível em: <<http://g1.globo.com/pa/para/cirio-de-nazare/2016/noticia/2016/10/cirio-de-nazare-leva-2-milhoes-em-procissao-de-mais-de-5h-em-belem.html>> Acesso em: 06 de maio de 2017.

G1. Com feriado, Rodoviária de Campinas espera movimento de 131 mil pessoas. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2015/10/com-feriado-rodoviaria-de-campinas-espera-movimento-de-131-mil-pessoas.html>> Acesso em: 06 de maio de 2017.

HUERTAS, D. M. O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira. *Revista Transporte y Territorio*, v. 3, p. 145-171, 2010.

HUERTAS, D. M. Território e circulação: transporte rodoviário de carga no Brasil. Tese de Doutorado em Geografia Humana pela USP, 2013.

HUERTAS, D. M. Nodais do transporte rodoviário de carga na relação Brasil-Mercosul. *Revista Transporte y Territorio*, v. 1, p. 150-166, 2015.

NOGUEIRA, R. J. B. *Amazonas: Um Estado Ribeirinho (Estudo do transporte fluvial de passageiros e cargas)*. Dissertação de Mestrado em Geografia FFCHL, USP, 1994, 151p.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R.J. B. Transporte rodoviário de passageiros no Brasil. *Revista Território e Transporte*, v 17, 2017, pp. 229-250.

RODOVIARIAONLINE. Feriado da Páscoa aumenta movimento nas rodovias do país. Disponível em: <<https://rodoviariaonline.com.br/feriado-da-pascoa-aumenta-movimento-nas-rodovias-do-pais/>> Acesso em: 31 de abril de 2017.

ROSENDAHL, Z. Geografia e religião: uma proposta. *Espaço e Cultura*, v. 1, nº 1, 1995, pp. 45-74.

R7. Movimento é intenso nas rodoviárias na saída para o Natal (23/12/2016). Disponível em: <<http://noticias.r7.com/sao-paulo/movimento-e-intenso-nas-rodoviaras-na-saida-para-natal-23122016>> Acesso em: 05 de maio de 2017.

SÁ, T. Lugares e não lugares em Marc Augé. *Tempo Social, revista de sociologia da USP*, V. 26, N. 2, 2014, PP. 209-229. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/ts/article/view/97978/96778>> Acesso em: 20 de abril de 2017.

SANTOS, M. A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4º ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

SAUER, C. O. A morfologia da paisagem. In CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. *Geografia cultural: uma antologia*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2012, pp. 181-217.

SILVEIRA, M. R. Geografia da circulação, transporte e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, M. R. *Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas*. São Paulo: Outras Expressões, 2011. pp. 21-68.

SILVEIRA, M. R. Infrastructure and transport logistics in the process of economic and territorial integration. *Mercator (Fortaleza. Online)*, v. 12, p. 41-53, 2013.

SILVA JR, R. F. da. Circulação, epistemologia e a constituição de um ramo da ciência geográfica. *Boletim Campineiro de Geografia*, v. 2, nº 3, 2012, pp. 389-417.

SILVA, M. M. F. A geografia no plano rodoviário nacional. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 6, n. 1, 1944, pp. 106-123.

TEIXEIRA, E. Cresce o movimento na Rodoviária de Teresina por conta do feriadão (10/10/2015). Disponível em: <<http://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2015/10/cresce-o-movimento-na-rodoviaria-de-teresina-por-conta-do-feriado.html>> Acesso em: 05 de maio de 2017.

URURAU. Movimento nas rodoviárias de Campo bastante intenso na véspera de feriado (02/04;2015). Disponível em: <http://novosite.ururau.com.br/cidades/5bc8fa49ebf4b5b34466ebba2fc514fcf169fd15_movimento_nas_rodoviaras_de_campos_bastante_intenso_na-vespera_de_feriado> Acesso em: 05 de maio de 2017.

VALLAUX, C. La circulación. In: Geografía Social: El suelo y el Estado. Madrid: Daniel Jorro, 1914. pp. 265-308.

ZEDUDU. Círio de Nazaré: venda de passagens de ônibus para a capital ainda é pequena no Terminal Rodoviário de Parauapebas. Disponível em: <<http://zedudu.com.br/crio-de-nazar-venda-de-passagens-de-nibus-para-a-capital-ainda-pequena-no-terminal-rodovirio-de-parauapebas/>> Acesso em: 05 de maio de 2017.

WELEN, B. Society, Action and Space: An Alternative Human Geography. London: Routledge, 1993. Disponível em: <http://www.univpgri-palembang.ac.id/perpus-fkip/Perpustakaan/Geography/Geografi%20manusia/Benno_Werlen_Society,_Action_and_Space_An_Alternative_Human_Geography__1992.pdf> Acesso em: 27 de maio de 2017.

Submetido em: 21/08/2017

Aceito para publicação em: 13/02/2018