

**A MOBILIDADE ESPACIAL VIA TRANSPORTE RODOVIÁRIO INFORMAL ENTRE AS CIDADES DE FRANCISCO SÁ E MONTES CLAROS (MG)****SPACE MOBILITY VIA INFORMAL ROAD TRANSPORT BETWEEN THE CITIES OF FRANCISCO SÁ AND MONTES CLAROS (MG)****MOVILIDAD ESPACIAL MEDIANTE TRANSPORTE INFORMAL POR CARRETERA ENTRE LAS CIUDADES DE FRANCISCO SÁ Y MONTES CLAROS (MG)****Rahyan de Carvalho Alves<sup>1</sup>****Vanessa Tamiris Rodrigues Rocha<sup>2</sup>****Carlos Alexandre de Bortolo<sup>3</sup>**

**Resumo:** O objetivo deste trabalho é discutir a mobilidade espacial presente entre Francisco Sá e Montes Claros, cidades localizadas no Norte de Minas Gerais, viabilizada pelo transporte rodoviário informal (táxi). Para tanto, utilizou-se como metodologia: revisão bibliográfica e documental e análise de dados coletados em trabalho/exercício de campo realizado no mês de abril de 2023, com a aplicação de questionários aos taxistas registrados na Prefeitura Municipal de Francisco Sá. Considera-se que, a maioria dos entrevistados estão de 5 a 10 anos nesta profissão, tornaram-se taxistas para sustentar a família, já que outros empregos são escassos, principalmente em cidades pequenas, como Francisco Sá.

**Palavras-chave:** Mobilidade espacial; Transporte rodoviário informal; Francisco Sá; Montes Claros.

**Abstract:** The objective of this work is to discuss the spatial mobility present between Francisco Sá and Montes Claros, cities located in the North of Minas Gerais, made possible by informal road transport (taxi). For this purpose, the following methodology was used: bibliographical and documental review and analysis of data collected in work/field exercise carried out in April 2023, with the application of questionnaires to taxi drivers registered in the Municipality of Francisco Sá. It is considered that the majority of respondents are between 5 and 10 years in this profession, having become taxi drivers to support their families, since other jobs are scarce, mainly in small towns, such as Francisco Sá.

---

<sup>1</sup> Doutorando em Geografia pelo Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG. Professor-pesquisador na UNIMONTES. Email: [rahyncarvalho@yahoo.com.br](mailto:rahyncarvalho@yahoo.com.br). Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/0593456424985792>. Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0001-7225-5959>.

<sup>2</sup> Mestranda pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES). Email: [vanessatamiris@gmail.com](mailto:vanessatamiris@gmail.com). Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/8227139849047110>. Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0001-8223-2785>.

<sup>3</sup> Doutor em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual de Maringá (UEM). Professor efetivo no Departamento de Geociências da Universidade Estadual de Montes Claros. E-mail [carlosbortolo@unimontes.br](mailto:carlosbortolo@unimontes.br). Lattes iD: <http://lattes.cnpq.br/8850551708095544>. Orcid iD: <https://orcid.org/0000-0003-4304-8824>.

**Keywords:** Spatial mobility; Informal road transport; Francisco As; Montes Claros.

**Resumen:** El objetivo de este trabajo es discutir la movilidad espacial entre Francisco Sá y Montes Claros, ciudades ubicadas en el norte de Minas Gerais, posible gracias al transporte vial informal (taxi). Para ello se utilizó la siguiente metodología: revisión bibliográfica y documental y análisis de datos recolectados en el trabajo/ejercicio de campo realizado en abril de 2023, con la aplicación de cuestionarios a taxistas registrados en la Municipalidad de Francisco Sá. Se considera que la mayoría de los entrevistados llevan entre 5 y 10 años en esta profesión, se convirtieron en taxistas para sustentar a su familia, ya que otros empleos escasean, sobre todo en ciudades pequeñas, como Francisco Sá.

**Palabras clave:** Movilidad espacial; Transporte informal por carretera; Francisco Sá; Montes Claros.

## Introdução

Ao longo do século XX, a cidade de Montes Claros tornou-se um centro de convergência de serviços (saúde, trabalho, educação e lazer), sendo referenciada como a cidade média da região Norte de Minas. Uma vez que exerce influência sobre as cidades do seu entorno, as quais não dispõem ou possuem um déficit quanto a oferta destes serviços para sua população. Este fato reforça a necessidade dos indivíduos em realizar deslocamentos cotidianos para a mesma (Fonseca; Fernandes, 2014).

Para Dupuy (1995), o automóvel é um dos maiores responsáveis pela gama e variedade de movimentos cotidianos realizados entre duas ou mais cidades. O “sistema automóvel” cria uma economia e uma nova dinâmica dos deslocamentos populacionais, uma vez que, proporciona mudanças em sua paisagem, bem como em seu território.

Diante da necessidade constante de otimizar os deslocamentos populacionais, de ter maior praticidade e velocidade, é que o transporte rodoviário informal foi ganhando notoriedade na região Norte de Minas, principalmente entre as cidades de Francisco Sá e Montes Claros (Pereira, 2004).

Tradicionalmente, a busca dos francisco-saenses por serviços específicos destina-se a Montes Claros. Fato este interligado a relação histórica mantida entre ambos os municípios, assim como, em razão da centralidade exercida pela cidade supracitada (França, 2007).

Este trabalho é relevante para entendermos como as relações socioespaciais se processam, visto que ocorrem através do fluxo de pessoas, mercadorias ou/e informações pelo espaço. Desta forma, é imprescindível considerar a importância do transporte rodoviário para a concretização da mobilidade e acessibilidade socioespacial, o qual

incentiva o crescimento econômico e o desenvolvimento social da sociedade. E, dar ênfase a outras formas de transporte de passageiros que vem ganhando destaque, como é o caso do táxi (temática que ainda é pouco explorada).

Nesse contexto, o objetivo deste trabalho é discutir a mobilidade espacial presente entre Francisco Sá e Montes Claros, viabilizada pelo transporte rodoviário informal (táxi). Para tanto, utilizou-se como metodologia revisão bibliográfica, pautada em autores como: Beaujeu-Garnier (1971); Castells (1972); Singer (1973); Lee (1980); Ravenstein (1985); Pereira (2004); Fonseca e Fernandes (2014); França (2014); Tavares (2016), dentre outros, através da leitura de livros e artigos científicos disponíveis em bibliotecas virtuais; a partir dos descritores: mobilidade espacial, transporte rodoviário, transporte informal, acessibilidade socioespacial, centralidade etc., e análise de dados coletados em trabalho/exercício de campo realizado no mês de abril de 2023, com a aplicação de questionários para taxistas.

O trabalho foi desenvolvido em cinco etapas: a primeira concentrou-se numa revisão bibliográfica sobre temáticas relacionadas ao conceito de mobilidade espacial da população (migrações, movimentos pendulares, fatores de atração e expulsão). A segunda etapa firmou-se em apresentar brevemente alguns olhares e percepções de autores sobre o transporte rodoviário de passageiros e sua importância para a concretização da mobilidade e acessibilidade socioespacial. A terceira etapa consistiu na apresentação dos aspectos socioeconômicos dos municípios de Montes Claros e Francisco Sá, juntamente aos dados sobre o transporte rodoviário informal de passageiros realizado entre ambos. A quarta etapa visa apresentar os dados obtidos em campo. E, por fim, naturalmente, temos as considerações finais.

Dessa forma, apresentamos a seguir breve revisão bibliográfica sobre a mobilidade espacial da população.

### **Revisitando conceitos relacionados a mobilidade espacial da população**

A necessidade de locomover-se no espaço é algo inerente ao ser humano, faz parte da sua essência não prender-se apenas a um local, mas sim, conquistar novos territórios, ultrapassar os limites geográficos.

Relacionado a etimologia da palavra mobilidade, segundo Origem da Palavra (2013), o termo decorre do latim *Mobilis* - aquilo que pode ser movido, deslocado e de

*Movere* - deslocar, colocar em movimento. De acordo com o dicionário online de português, a mobilidade pode ser tida como a “[...] facilidade para se mover, para ser movido; facilidade para mudar de expressão, inconstância, instabilidade” (Dicio, 2013, p. 41). E, de uma forma mais específica, o *The Dictionary of Human Geography*, de Gregory *et al.* (2009), apresenta duas noções principais acerca do conceito de mobilidade, a saber: *i*) refere-se aos movimentos de pessoas, bens e informações sobre o território; e *ii*) trata-se de uma mudança de posição (situação social).

Do ponto de vista epistemológico, para discutirmos o termo mobilidade, considerando-o aqui, enquanto mobilidade de pessoas pelo espaço, é necessário relacioná-lo aos conceitos chave da ciência geográfica: Circulação e Transporte. Mesmo diante da semelhança entre ambos, que levam a acreditar que sejam sinônimos, estes termos são divergentes perante a Geografia. Silveira (2011), em suas abordagens, deixa explícita sua opção pelo primeiro destes:

[...] a circulação em uma forma mais totalizadora, capaz de conectar, através das relações sociais, o homem com o meio, sendo a ação fundamental do movimento rumo ao desenvolvimento. A circulação deixa de forma explícita sua marca no espaço geográfico (técnicas, ações e normas em perfeitas combinações) e, para isso, tem como atributos menores, os transportes e a logística (Silveira, 2011, p. 22).

O entendimento da circulação pela movimentação de pessoas, mercadorias ou/e informações pelo espaço, por modalidades dos transportes, está presente nos estudos geográficos desde os trabalhos iniciais de Friedrich Ratzel (1914) e Paul Vidal de Blache (1921). Ambos viam a exploração desta temática como algo essencial para o desenvolvimento da sociedade, pois, naturalmente, a circulação leva a reestruturação e readequação do espaço geográfico envolvido no ato de deslocar.

Esta mobilidade de pessoas pelo espaço ocorre ao longo de diferentes escalas, a temporal ou a espacial. Segundo Tavares (2016), a mesma pode envolver tanto a migração, que é a mudança de um local para se fixar em outro, como os movimentos cotidianos, onde o mais conhecido é o pendular - caracterizado por deslocamentos entre o município de residência e outros municípios, com objetivo específico, como trabalho/saúde/estudo. Portanto, pode-se dizer que é um movimento de partida e regresso.

Para Rémy e Voyé (1992, p. 74), a mobilidade consiste-se na:

[...] condição de adaptação e de participação na vida urbana. Essa mobilidade reveste-se de várias formas, entre as quais se podem distinguir: as deslocamentos quotidianas ou pluriquotidianas para ir ao emprego, por exemplo, ou para fazer compras; a mobilidade interurbana, que supõe deslocamentos de uma cidade para outra em função das <<especializações>> das cidades e sua hierarquização (do ponto de vista escolar, por exemplo, ou mesmo para compras mais especiais).

Logo, o descontentamento instiga a busca por melhores condições socioeconômicas, o que pode ser considerado o principal fator da atração populacional, da locomoção dos indivíduos entre os espaços sociais (Beaujeu-Garnier, 1971).

Singer (1980, p.40), denota que “[...] os fatores de expulsão definem as áreas de onde se originam os fluxos migratórios, mas os fatores de atração que determinam a orientação destes fluxos e as áreas às quais se destinam”. Destaca-se que, a utilização contemporânea dos termos “fatores de atração” e “fatores de expulsão” pela literatura debruçada sobre assuntos relacionados à população, é devida também aos estudos de Singer (1973) e Lee (1980).

Singer (1973), em suas pesquisas, denota que os fatores de atração dizem respeito à necessidade de mão de obra por causa do aumento da produção industrial e da expansão do setor de serviços prestados em uma determinada região. E, que os fatores de expulsão podem ser divididos em: “fatores de mudança”, originados a partir da penetração do capitalismo no campo e da conseqüente adoção de um sistema que poupa mão de obra, ou seja, muitas pessoas perdem seu meio de sustento, o que leva a busca por novas oportunidades fora do município de residência; e os “fatores de estagnação”, relacionado à pressão demográfica sobre a disponibilidade de terras.

Ademais, Lee (1980) defende em suas produções científicas que a decisão de migrar mantém-se vinculada a uma decisão racional entre os conhecidos fatores positivos e negativos presentes nas áreas de origem e destino. Neste sentido, os migrantes podem ser afetados de maneiras distintas, em razão dos inúmeros obstáculos ou incentivos à possibilidade de migrar.

Segundo o Dicionário Demográfico Multilíngue (1969), o conceito de migração se firma na transferência de residência do lugar de origem para o lugar de destino, sendo apropriado somente ao caso de populações razoavelmente estabelecidas, o que segundo Carvalho e Rigotti (1998, p.211), “[...] exclui os movimentos sazonais, temporários, e os de população nômade”, assim como os pendulares, que abarca a jornada realizada pelas pessoas diariamente ou semanalmente em razão do trabalho ou estudo.

Conforme Becker (2006, p.323), o termo migração pode ser tido “[...] como mobilidade espacial da população”. Portanto, sendo considerado um mecanismo de deslocamento populacional, o qual proporciona aspectos que alteram as relações socioespaciais de um determinado espaço geográfico. Brumes (2010, p.24), corrobora com esta mesma linha de pensamento quando afirma que:

A migração é em si um fenômeno geográfico que possui implicações territoriais e existenciais. É um fenômeno que envolve tanto materialidade, a produção social e por estas perspectivas devem ser entendida. É na experiência da migração que buscamos compreender o que é ser migrante. Assim, migrar é sair do seu lugar, envolvendo processos de desterritorialização e reterritorialização, que não são necessariamente sucessivos nem ordenados.

Dos elementos que constituem a dinâmica populacional (fecundidade, mortalidade e migração), esta última pode ser a que possui maior dificuldade de definição, uma vez que abrange diversos conceitos. Porém, como afirma Tavares (2016, p.21), todos estes perpassam pelo princípio de que o fenômeno envolve “mudança permanente do local de residência”.

Quanto aos movimentos pendulares, o Instituto Nacional de Estatística (INE, 2003) denota que:

A expressão “movimentos pendulares” é habitualmente utilizada para designar os movimentos quotidianos das populações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo. O conceito de movimento pendular encerra, na sua forma mais simples, duas deslocações de uma pessoa entre dois pontos do espaço geográfico: uma de ida para o local de trabalho ou estudo e outra de retorno ao local de residência. Deste modo, antes de mais, o movimento pendular é uma questão funcional que resulta da organização do território e da não coincidência entre o local de residência e os locais de trabalho ou estudo (Ine, 2003, p.2).

Acerca da denominação de movimento pendular, esta aparece academicamente de diversas formas, ou seja, não há exatamente um consenso a respeito do termo, podendo ser encontrado como movimento pendular, mobilidade pendular, deslocamento pendular e até mesmo migração pendular. Sobre isto, Tavares (2016) descreve em sua obra denominações existentes para a migração pendular que são sinônimos para outros autores, como Ravenstein (1985) designa “migrantes temporários”, Castells (1972) por sua vez, denominou de “migrações alternantes”, notando-se, portanto, que não há uma denominação única para esse tipo de deslocamento.

Contudo, há uma relação existente entre ambos, o movimento pendular se configura como uma alternativa à migração. Segundo Tavares (2016), isso pode ocorrer

devido aos custos significativos de um deslocamento permanente, o que influencia no aumento da população pendular. Sendo assim, a pendularidade torna-se uma alternativa viável para aqueles que não dispõem de recursos ou não estão interessados em mudar de sua residência atual.

Neste sentido, a seguir iremos apresentar brevemente alguns olhares e percepções de autores sobre o transporte rodoviário de passageiros e sua importância para a concretização da mobilidade e acessibilidade socioespacial.

### **Transporte rodoviário de passageiros e sua importância para a concretização da mobilidade e acessibilidade socioespacial**

Os geógrafos Hoyle e Knowles (2001) trazem algumas noções gerais acerca da mobilidade. Para estes os transportes constituem uma importante dimensão na medida em que propiciaram uma reformulação de mercadorias e transportes no mundo. Se as pessoas desejam ou necessitam utilizar bens ou serviços, precisam do transporte, pois muitas necessidades não são satisfeitas em seu lugar de origem. Trata-se de um fenômeno, que independe da escala, já que ocorre diariamente na vida das pessoas.

Conforme Fonseca e Fernandes (2014, p.14), “[...] a grande malha rodoviária regional é o principal aliado para o deslocamento populacional, pois facilita a circulação dos indivíduos que se organizam em grupo”. Para Branco, Firkowski e Moura (2013, p.04):

Desse modo, a mobilidade tem relação direta com os transportes e estes com a dimensão da cidade, de tal sorte que parece oportuno reinserir na agenda de pesquisa sobre as cidades, na atualidade, a questão dos deslocamentos diários ou, como definem alguns autores, as “migrações pendulares”.

De acordo com dados do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), o transporte rodoviário intermunicipal/interestadual público, é, ainda hoje, a principal modalidade de locomoção coletiva de passageiros utilizada no Brasil, realidade que não é diferente na região norte-mineira, seja pela extensa malha rodoviária brasileira que interliga as mais diversas localidades, seja pela regularidade dos serviços prestados pelas empresas de transporte ou, ainda, pelo valor das tarifas que tornam o ônibus mais acessível às diversas classes econômicas.

Isto transforma tal modalidade de transporte numa atividade de extrema importância para a concretização da mobilidade e acessibilidade socioespacial e que traz

incentivo ao crescimento econômico e ao desenvolvimento social da sociedade. No entanto, outras formas de transporte de passageiros vêm ganhando notoriedade, como é o caso do táxi (Vasconcellos, 2000).

As cidades brasileiras, passaram por intensos processos de crescimento, ligados à dinamização das atividades econômicas e às migrações populacionais. Pode-se citar ainda a reconstrução física e as adaptações do sistema viário, que são tidas como alternativas capazes de proporcionar uma redistribuição de acessibilidade – a capacidade de movimentação entre pontos de origem e destino (Scarlatto, 1989).

A definição de acessibilidade para Raia Júnior (2000), é:

A facilidade com que cada pessoa, em um dado ponto, pode ter acesso, via sistema de transporte (qualquer que seja o modo ou subsistema de transporte), a todos os outros lugares em uma área definida, levando em consideração as variações de atividade e o custo percebido para atingi-los (Raia Júnior, 2000, p. 17).

Em linhas gerais, a acessibilidade refere-se à facilidade de movimento entre lugares, tornando possível o acesso das pessoas aos locais de emprego, lazer, estudo, equipamentos públicos *etc.*, sendo uma função tanto do uso do solo quanto das características do sistema de transporte. Ou seja, a relação entre o uso do solo e o transporte constitui a acessibilidade. Estes são mutuamente dependentes, pois as características do sistema de transporte determinam a acessibilidade, ou a facilidade de deslocamento entre lugares e, a acessibilidade, por sua vez, afeta a localização de atividade ou o padrão do uso do solo (Raia Júnior, 2000).

Isto posto, a acessibilidade caracteriza-se pela potencialidade e facilidade de se atingir os destinos desejados, disponibilizada através da efetividade do sistema de transporte, ou seja, a forma como as pessoas desejam e podem realizar os seus deslocamentos (Hasen, 1959).

Segundo Vasconcellos (2000), a acessibilidade refere-se à facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos, os veículos ou destinos desejados. Para Morris *et al.* (1979), o modo de transporte disponível para os indivíduos é um elemento particularmente vital no cálculo da acessibilidade.

Assim, a combinação destes dois elementos, mobilidade e acessibilidade, é imprescindível para aqueles que pretendem chegar a um determinado local com o fim de satisfazer as suas necessidades, como é o caso das pessoas no Norte de Minas, que se



deslocam (seja por meio do transporte formal ou informal) até a cidade de Montes Claros em busca dos serviços e bens ofertados na mesma (França, 2007).

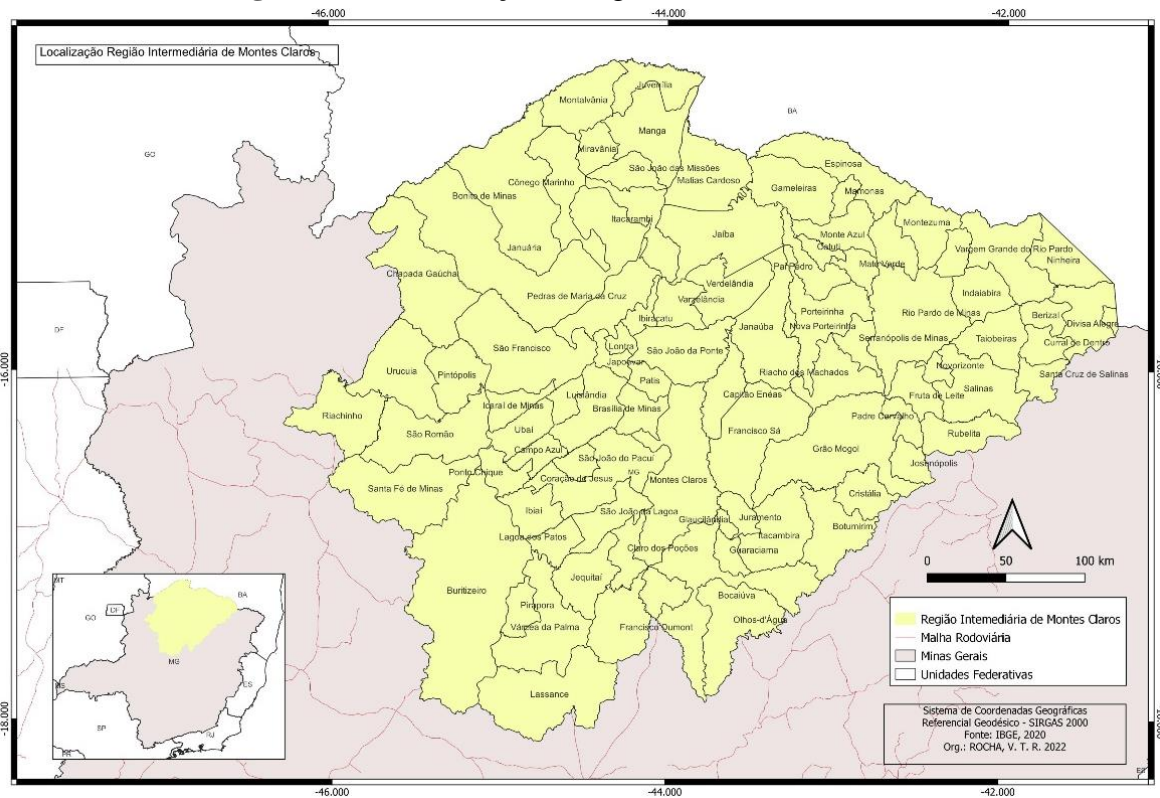
Logo mais, serão abordados aspectos socioeconômicos dos municípios de Montes Claros e Francisco Sá, juntamente aos dados sobre o transporte rodoviário informal de passageiros realizado entre ambos.

### **Transporte rodoviário informal de passageiros entre Francisco Sá e Montes Claros**

A Mesorregião Norte de Minas engloba as cidades abordadas nesta pesquisa. A mesma recebeu as primeiras incursões ao interior brasileiro e, devido à expansão dos currais de gado, surgiram grandes fazendas, as quais transformaram-se, posteriormente, em arraiais, povoados, vilas e cidades. Corroborando com a afirmação anterior, Pereira (2004, p.17), declara que:

O processo histórico de constituição do Norte de Minas inicia-se no século XVI a partir do movimento de expansão da pecuária, do Nordeste em direção ao sul, ao longo do eixo do Rio São Francisco. Também o movimento das bandeiras paulistas fundou várias fazendas de gado na região.

A região é composta por sete Microrregiões – Bocaiúva, Grão Mogol, Januária, Janaúba, Pirapora, Salinas e Montes Claros. O município de Francisco Sá pertence à Microrregião de Montes Claros, assim como Brasília de Minas, Campo Azul, Capitão Enéas, Claro dos Poções, Coração de Jesus, Mirabela, Glaucilândia, Ibiracatu, Japonvar, Juramento, Lontra, Luislândia, Montes Claros, Patis, Ponto Chique, São João da Lagoa, São João da Ponte, São João do Pacuí, Ubaí, Varzelândia e Verdelândia (Figura 01).

**Figura 01** – Localização da região Norte de Minas.

**Fonte:** IBGE, 2022  
**Org.:** Autores, 2022.

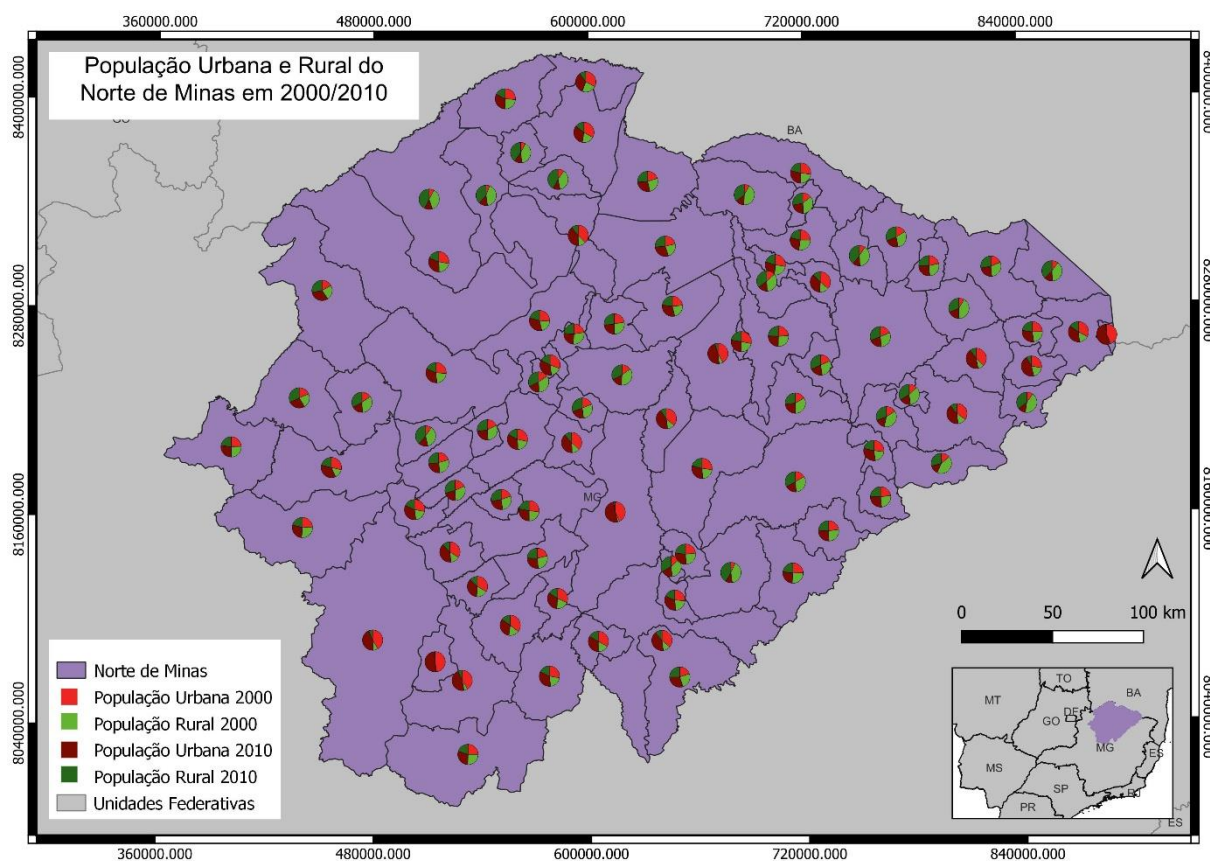
Estes municípios apresentam características físicas semelhantes, como zona de transição entre o cerrado e a caatinga e a irregularidade pluviométrica, assim como, integram a depressão do Rio São Francisco. Contudo, se diferem quanto ao número de habitantes e aspectos socioeconômicos.

Segundo o Índice Mineiro de Responsabilidade Social (IMRS), a região supracitada possui aproximadamente 128 mil quilômetros quadrados, o que corresponde a cerca de 20% do território mineiro. De acordo com o IBGE (2010), seus municípios no ano de 2000, apresentavam juntos uma população que totalizava 1,49 milhões de habitantes e, em 2010, esse número saltou para 1,6 milhões de habitantes.

Quanto aos municípios envolvidos nesta pesquisa, relacionado ao local onde reside a população, espaço rural ou urbano, em Montes Claros, desde 2000 há o predomínio de habitantes na área urbana e, em 2010, houve um aumento desta, alcançando 344.427 habitantes (95%), enquanto a população rural contou com apenas 17.488 (5%) dos 361.915 habitantes do município, em que para 2021, foram estimados em 417.478 habitantes. Sua densidade demográfica consiste-se em 101,41hab/km<sup>2</sup>.

Francisco Sá contava com uma população de 24.912 habitantes, destes habitantes 60% residem em área urbana e 40% residem em área rural, cuja densidade demográfica é de 9,07 hab./km<sup>2</sup>, conforme o censo de 2010. Em 2021, a população total foi estimada em 26.459 habitantes (IBGE, 2010) (Figura 2).

**Figura 02** – População urbana e rural da região Norte de Minas (2000/2010).



Especificamente, quanto a cidade de Montes Claros, esta foi classificada, de acordo com o IBGE (2017), como “Capital Regional B”, uma vez que oferta um conjunto de bens e serviços com grande alcance espacial, evidenciando a sua centralidade na região Norte de Minas. A saber, o setor de serviços (terciário) vem se consolidando na cidade em questão, sendo este um dos motivos pelos quais a cidade é considerada um polo regional (cidade média). Segundo França (2014, p.6), “O desenvolvimento do setor terciário é uma tendência marcante na dinâmica econômica das cidades médias”, o que coopera para a atração dos deslocamentos populacionais a nível regional.

O entroncamento rodoviário de Montes Claros liga o centro-oeste ao Nordeste do Brasil, o que destaca a cidade como um centro de mobilidade socioespacial na região. Por meio dos deslocamentos pendulares uma quantidade expressiva de pessoas destinam-se a mesma, diariamente, seja por meio do transporte público regular de passageiros ou pelo transporte informal.

Conforme pesquisa realizada pela Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Montes Claros (ACIMOC, 2012):

O município de Montes Claros possui uma malha viária de 4.600 km de estradas cortando os seus 3.576 km<sup>2</sup> interligando os diversos distritos e comunidades com a sede do município servindo como canal de escoamento da produção rural, transporte da população e escolar para atendimento ao sistema de nucleação. Quanto às rodovias federais o município possui um dos maiores entroncamentos rodoviários do país servido pelas Rodovias BR-135 que corta o município no sentido Bocaiúva/Mirabela; BR-365 Pirapora/Triangulo Mineiro; BR-251 sentido Francisco Sá [...] que também permitem a ligação com outros modais rodoviários (BR-040, BR-116) (Acimoc, 2012, p. 16-22).

Na região, o transporte informal teve início no ano de 1994, devido a estabilidade econômica do plano real, sendo, atualmente, executado através de ônibus, micro-ônibus, vans, táxis e até mesmo veículos particulares (placa cinza), com a respectiva cobrança de passagem. E, dois anos após o seu surgimento, em 1996, já incomodava e ameaçava a prestação do serviço dos transportadores regulares, pois estava atraindo a população, principalmente, em razão das empresas regulares não atenderem de forma suficiente as demandas da população, seja pela disponibilização dos horários dos ônibus, pela baixa qualidade da prestação de serviço ou até mesmo pelo esgotamento das passagens (Ricardo, 2010).

Os altos índices de desemprego, o crescimento do trabalho informal e a busca pela velocidade e praticidade nos deslocamentos, são alguns fatores que influenciaram interessados a explorar de modo informal o serviço de transporte, visando atender os indivíduos não satisfeitos com a oferta formal do transporte rodoviário (Ricardo, 2010).

Embora utilizemos neste trabalho o termo transporte informal, o Estado de Minas Gerais, por intermédio da Lei nº. 19.445/2011 denota este modal como clandestino:

Para os efeitos desta Lei, considera-se clandestino o transporte metropolitano ou intermunicipal remunerado de passageiros, realizado por pessoa física ou jurídica, em veículo particular ou de aluguel, que: I – não possua a devida concessão, permissão ou autorização do poder concedente; II – não obedeça a itinerário definido pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP (Minas Gerais, 2011).

Isto posto, os indivíduos que fizerem o uso de ônibus, vans, micro-ônibus e táxis, sem estarem devidamente formalizados por meio de um contrato administrativo com o Estado (Contrato de Concessão de Serviço Público), estarão agindo à margem do sistema. Pois só é admitido pelo Estado como transporte coletivo público intermunicipal aquele realizado por empresas que detém de contrato de concessão, estes sim, podem executar o serviço continuamente, cobrar passagem, ter itinerários e horários definidos pelo órgão responsável (Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER, 2005), buscar passageiros durante a rota em pontos preestabelecidos, ir e retornar com grupo de passageiros diferentes e utilizar a rodoviária para embarque e desembarque.

Hodiernamente, como já foi mencionado, existem diversos modais e formas de se realizar o transporte informal de passageiros, mas o mais utilizado na região, é o carro de passeio; em razão da praticidade e de ser legalizado. Isto, desde que contratado por passageiros específicos, e que o retorno seja com estes ou até mesmo vazio e, não, com outros passageiros (Ricardo, 2010).

Os deslocamentos realizados para Montes Claros provocam transformações estruturais e comportamentais em sua dinâmica, tendo em vista a necessidade de se adequar para acolher o fluxo de pessoas advindos dos municípios do entorno. A exemplo, podemos destacar as modificações na estrutura viária<sup>4</sup>, ocasionadas pelo aumento do trânsito de veículos e pessoas (Gomes, 2007).

Em Francisco Sá, há uma única empresa de transporte intermunicipal na cidade, a Viação Saritur, que iniciou seus trabalhos no ano de 1977. Nesta época seu objetivo firmava-se na busca por facilitar o deslocamento de inúmeros funcionários de empresas mineiras. E, no ano de 1980, a mesma passou a operar linhas intermunicipais de longa

---

<sup>4</sup> São modificações que visam controlar a verticalização e a densidade das edificações, evitando a sobrecarga do sistema viário. A exemplo, podemos citar a abertura da Avenida José Correa Machado ao longo do Córrego Vieira, em 2001, ligando a avenida Deputado Esteves Rodrigues à avenida Mestra Fininha, na zona oeste da cidade, que de certa forma, tornou exequível a proposta do Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), de criar um conjunto de vias arteriais para dar maior continuidade ao sistema viário da cidade e permitir fluxos mais diretos entre as várias áreas urbanas (Gomes, 2007).

distância (Viação Saritur, 2022). Contudo, o itinerário da Saritur é inflexível, o que dificulta o uso exclusivo deste meio de transporte coletivo.

Com isto, o transporte rodoviário informal configura-se como uma alternativa para aqueles que buscam determinados serviços ofertados em Montes Claros, tendo em vista que muitos não possuem um meio de transporte particular (carro, moto), ou não podem optar pelo transporte coletivo.

Em Francisco Sá, os taxistas possuem um ponto fixo de localização, a Avenida Getúlio Vargas (ao lado da rodoviária), mas quando solicitados, buscam os passageiros em local e horário específicos, de acordo com o combinado – que ocorre por meio de ligação telefônica ou por mensagens no aplicativo *WhatsApp* (*wpp*). A comunicação entre os taxistas é facilitada por um grupo criado no *wpp* – que engloba todos aqueles que fazem parte do ramo. Pois, muitas vezes, um taxista transfere passageiros para outro, tendo em vista a quantidade de vagas disponíveis ou o horário que pretende-se realizar o trajeto.

Na cidade de Montes Claros também há pontos conhecidos pelo transporte informal, sendo que alguns destes já possuem preestabelecidas as cidades de destino, a saber: *i*) Praça Doutor Carlos – ponto dos indivíduos que chegam e partem para Bocaiúva; *ii*) Socomil – ponto dos indivíduos que chegam e partem para Januária, São Francisco e Brasília de Minas *iii*) Pimentel – ponto dos indivíduos que chegam e partem para Janaúba, Salinas, Taiobeiras, Espinosa e Porteirinha e *iv*) Praça de Esportes – ponto dos indivíduos que chegam e partem para Francisco Sá e Belo Horizonte (Figura 03).

**Figura 03** – Ponto de taxistas na Praça de Esportes em Montes Claros (Minas Gerais).



**Fonte:** Pesquisa direta, 2022.

Com o nítido aumento dos transportadores informais, vão surgindo, em Montes Claros, novos pontos de embarque e desembarque diariamente, o que viabiliza uma maior facilidade e comodidade para aqueles que buscam por este serviço.

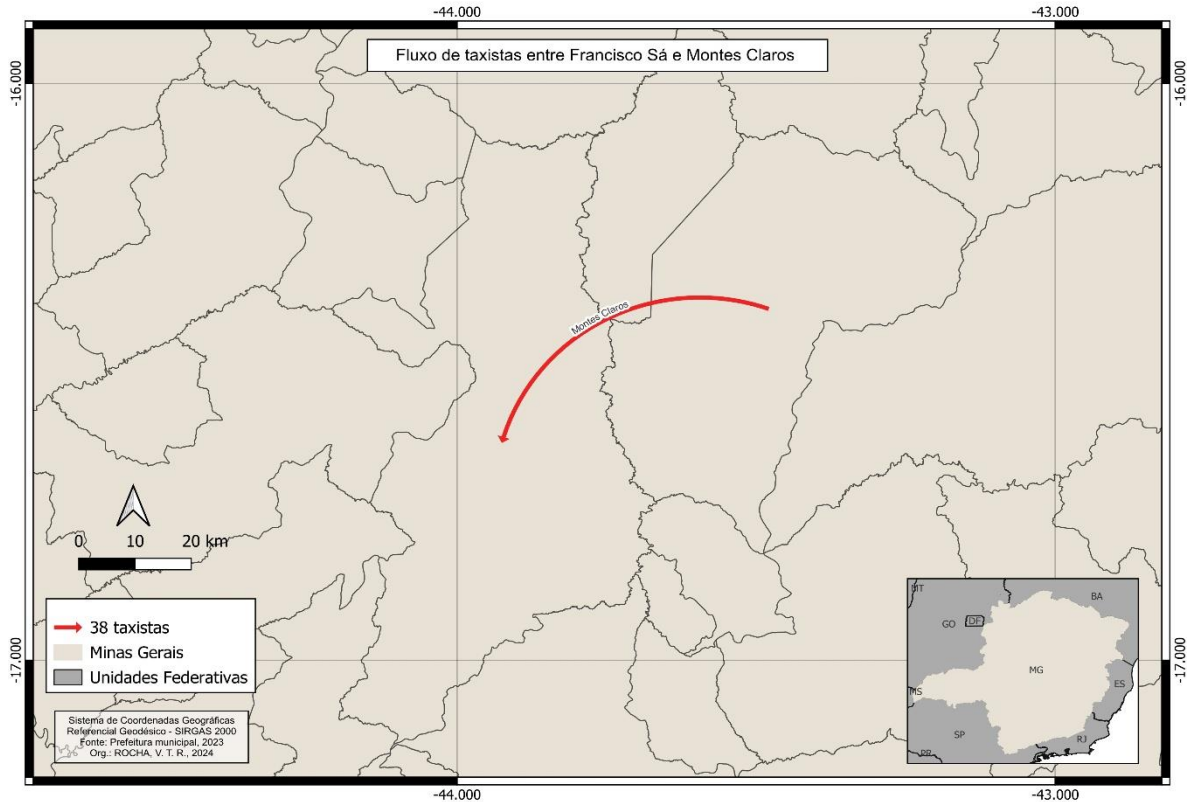
Diante do exposto, a seguir, iremos apresentar os dados coletados na pesquisa de campo realizada.

### **Resultados e Discussões**

Para analisar a mobilidade espacial entre Francisco Sá e Montes Claros, viabilizada pelo transporte rodoviário informal, nos valem de um questionário do tipo Estruturado não disfarçado (o respondente sabe qual é o objetivo da pesquisa, e o questionário é padronizado, com questões fechadas, principalmente), aplicado de forma presencial, em abril de 2023, para vinte taxistas de um total de trinta e oito registrados na

Prefeitura Municipal de Francisco Sá (Figura 04), onde conforme especulações há aproximadamente cem taxistas realizando o trajeto Francisco Sá x Montes Claros.

**Figura 04** – Fluxo de taxistas entre Francisco Sá e Montes Claros (MG), 2023.



**Fonte:** Prefeitura municipal, 2023.

**Org.:** Autores, 2024.

Neste indagamos os taxistas sobre o tempo de profissão na atividade de taxista; dias trabalhados semanalmente; avaliação do trajeto intermunicipal utilizado para o deslocamento, a saber, a Rodovia Júlio Garcia (BR-251)<sup>5</sup>, e pontos positivos e negativos da categoria.

Vale frisar que o questionário consiste-se em um instrumento fundamental para a investigação social, cujo sistema de coleta de dados visa obter informações diretamente do indivíduo a ser entrevistado. Para Nogueira (1968, p.129), o formulário pode ser definido como "[...] uma lista formal, catálogo ou inventário destinado à coleta de dados resultantes quer da observação, quer de interrogatório, cujo preenchimento é feito pelo próprio investigador, à medida que faz as observações ou recebe as respostas, ou pelo pesquisado, sob sua orientação”.

<sup>5</sup> Rodovia transversal brasileira que estende-se do estado da Bahia até o estado de Mato Grosso.

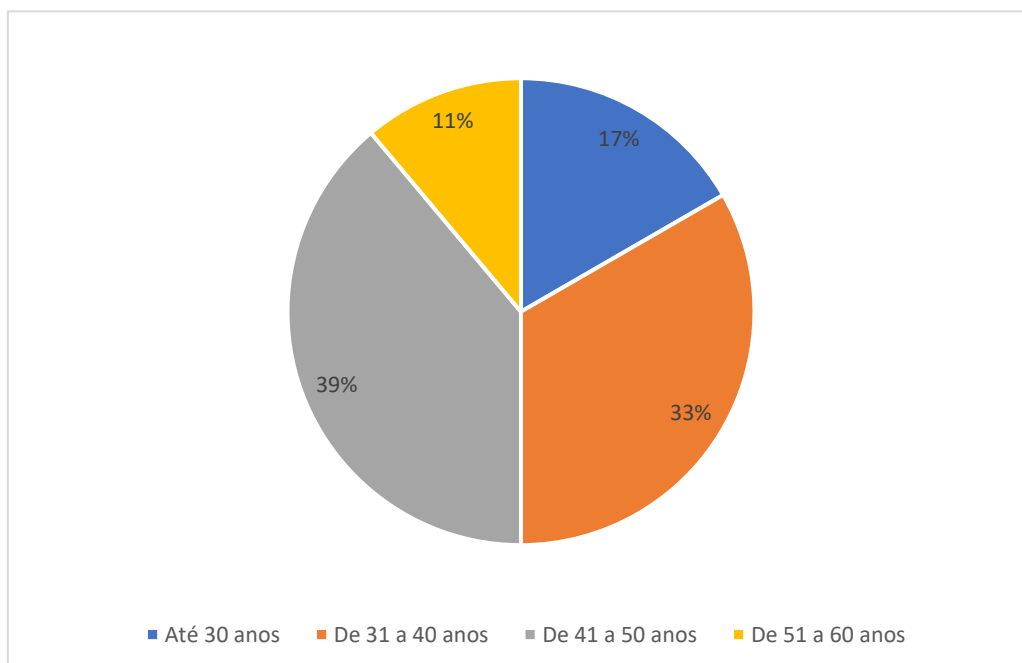


Segundo Silva *et al.* (2013), o uso de questionários nas pesquisas acadêmicas torna-se viável em razão da praticidade, pois, permite coletar informações em um período curto e obter resultados representativos da população-alvo. Assim, possui grande relevância para as investigações geográficas.

Trata-se de um estudo quantiquantitativo, onde os resultados obtidos a partir do questionário serão tabulados e sistematizados na forma de gráficos criados no *Microsoft Word*, posteriormente, analisados e expressos na forma de interpretação textual. Em seguida, busca coletar/organizar/analisar dados empíricos, por meio da observação das falas dos sujeitos entrevistados (suas opiniões, relatos e experiências), sobre a profissão taxista.

Com base nos dados obtidos com a aplicação dos questionários aos vinte taxistas (residentes em Francisco Sá — Minas Gerais) presentes no ponto de táxi nos momentos de interação entre pesquisadores e entrevistados, traçamos o perfil destes baseando-se no gênero e na idade. Os entrevistados são majoritariamente do gênero masculino e, a maioria destes (8 taxistas) possuem 41 a 50 anos, equivalendo a 39%; seguido dos taxistas que possuem 31 a 40 anos, sendo 7 taxistas, equivalente a 33%; em seguida, 3 taxistas (17%) com até 30 anos e, por fim, 2 taxistas (11%) com 51 a 60 anos (Figura 05).

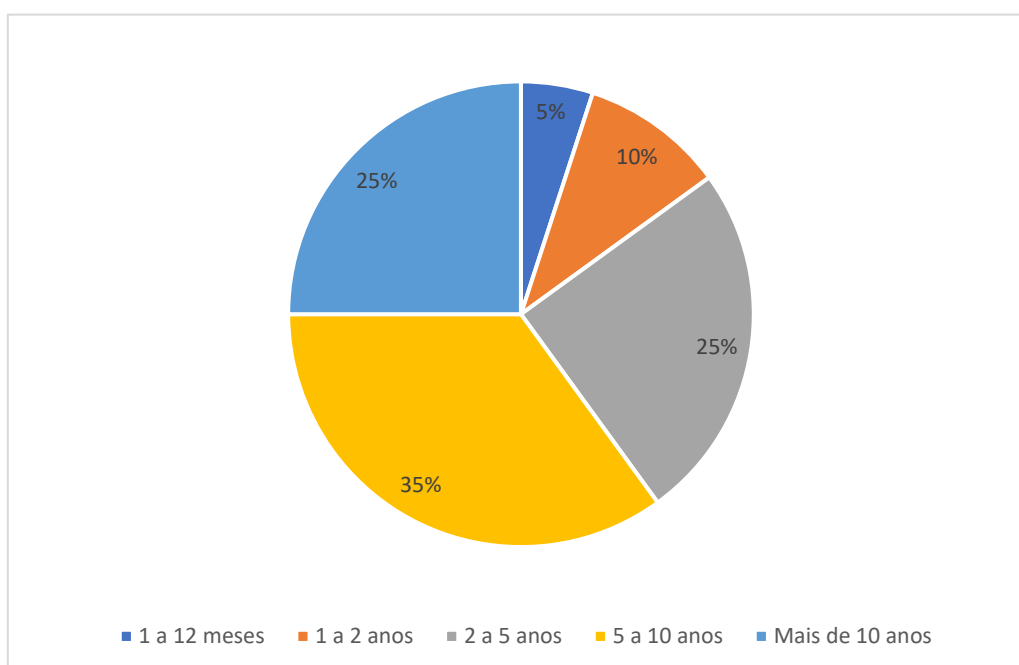
**Figura 05** – Perfil dos taxistas baseado na idade.



**Fonte:** Pesquisa direta, 2023.

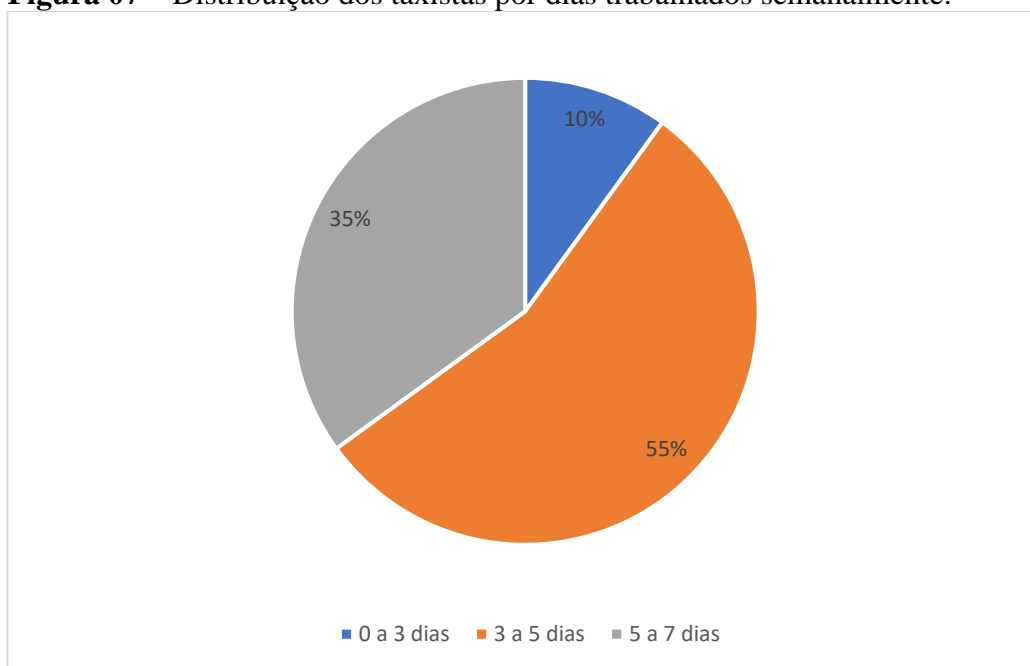
A figura 06 representa a distribuição dos indivíduos por tempo de profissão na atividade de taxista. Sendo que, dos entrevistados, 7 (35%) responderam 5 a 10 anos; 5 (25%) 2 a 5 anos; 5 (25%) mais de 10 anos; 2 (10%) 1 a 2 anos e, 1 (5%) 1 a 12 meses. A maioria dos entrevistados relataram que tornaram-se taxistas para sustentar a família, já que outros empregos estão escassos, principalmente em cidades pequenas, como Francisco Sá. Ademais, aqueles que estão a menos tempo nesta profissão, destacaram o fato de terem ingressado na mesma devido aos impactos advindos da pandemia da Covid-19 (doença causada pelo coronavírus - nomeado Sars-Cov-2), período em que muitos perderam seus empregos.

**Figura 06** – Distribuição dos taxistas por tempo de profissão.



**Fonte:** Pesquisa direta, 2023.

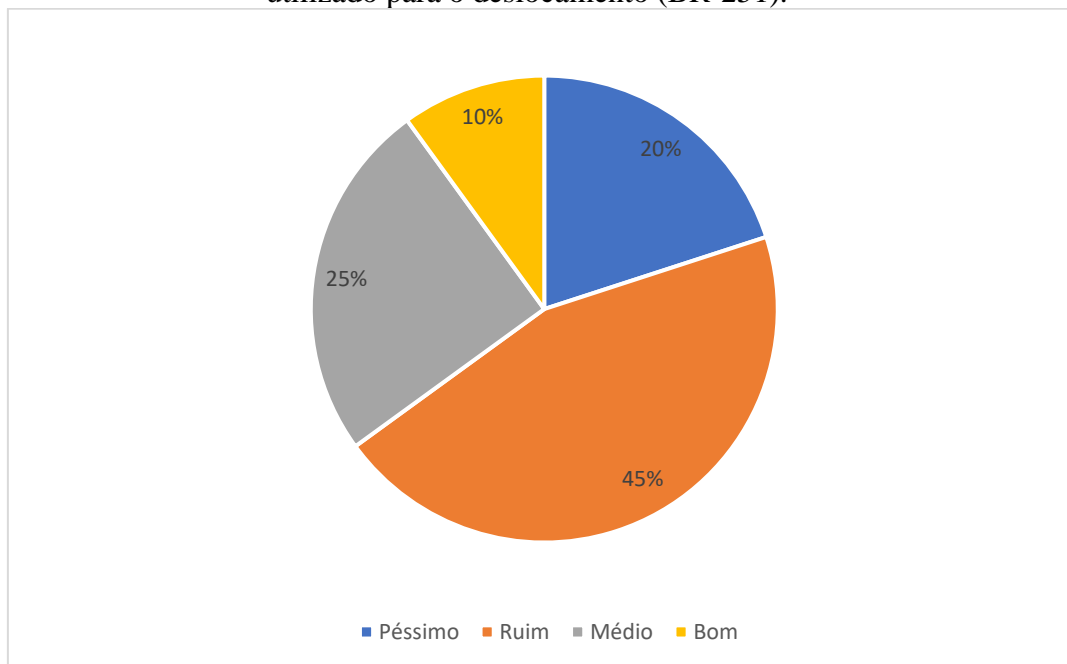
A figura 07 apresenta a resposta para a pergunta “Quantos dias você trabalha semanalmente?”, da qual 11 (55%) responderam que trabalham de 3 a 5 dias por semana; 7 (35%) afirmaram trabalhar de 5 a 7 dias e, 2 (10%) disseram trabalhar de 0 a 3 dias. Dos vinte entrevistados, apenas um afirmou deslocar-se a Montes Claros também aos domingos.

**Figura 07** – Distribuição dos taxistas por dias trabalhados semanalmente.

**Fonte:** Pesquisa direta, 2023.

Quanto a avaliação do trajeto intermunicipal utilizado para os deslocamentos (BR-251), dos entrevistados, 9 (45%) afirmaram ser ruim, 5 (25%) responderam ser médio, 4 (20%) disseram ser péssimo e, 2 (10%) optaram por bom (Figura 08). Convém ressaltar que, recentemente, o trecho da BR-251 que compreende Montes Claros/Francisco Sá (Minas Gerais) passou por uma reforma visando a correção de ondulações e deformações que contribuía para existência de diversas tragédias, mas isto consiste-se em uma medida provisória. Pois, como afirmaram os entrevistados, o recapeamento pode ajudar a evitar muitos acidentes, contudo, somente sua duplicação é a solução definitiva para que esta BR deixe de ser reconhecida como a “rodovia da morte”.

**Figura 08** – Distribuição dos taxistas quanto a avaliação do trajeto intermunicipal utilizado para o deslocamento (BR-251).



**Fonte:** Pesquisa direta, 2023.

Também foi indagado aos entrevistados uma pergunta de resposta livre; esta foi compilada sintetizando a percepção de cada taxista. A pergunta corresponde aos pontos positivos e negativos da categoria em questão. Isto posto, os pontos positivos destacados em sua maioria é a facilidade de locomoção para o passageiro, uma vez que, o mesmo pode esperar o transporte no conforto do seu lar. Outro ponto positivo consiste-se no fato do taxista poder ter liberdade e atuar como um profissional autônomo, fazendo o seu próprio horário de trabalho. Ademais, foi citado ainda o benefício da economia de tempo dos indivíduos que desejam deslocar-se a Montes Claros, pois o transporte regular demora mais para chegar ao destino, devido as paradas fixas para embarque e desembarque.

Porém, como em toda profissão, há certas desvantagens que foram expostas pelos taxistas entrevistados, como: *i*) não ter renda fixa, pois o valor arrecado no fim do mês equivale as viagens realizadas e as encomendas entregues; *ii*) como desempenham suas funções no trânsito, estão expostos a qualquer tipo de acidente que ocorre nas estradas, bem como a situações perigosas nas ruas, como assaltos e, *iii*) por ser um trabalho exaustivo.

Neste sentido, apresentamos, a seguir, as considerações finais do trabalho.

### Considerações Finais

Esta pesquisa elucidou que diante da importância do transporte rodoviário de passageiros e da mobilidade socioespacial, fundamentais para a dinamização do desenvolvimento regional, é que o transporte informal de passageiros vem recebendo maior notoriedade no Norte de Minas, principalmente em Montes Claros, modificando sua realidade e o mercado de transporte intermunicipal da região.

O crescimento dos deslocamentos e o fluxo diário de pessoas entre os municípios norte-mineiros, realizados em decorrência e através desse novo contexto do transporte informal intermunicipal, transforma a forma de ir e vir da população. Atualmente, esta não dispõe apenas de mais opções de transporte, mas, também, maior facilidade na contratação deste serviço; revolucionando a mobilidade e a acessibilidade populacional.

As discussões e reflexões desenvolvidas neste estudo abarcam apenas o início de uma pesquisa que permite pensar em novos elementos e conjunturas para futuros estudos mais aprofundados relacionados às mobilidades espaciais ocasionadas pela influência dos serviços prestados na cidade de Montes Claros, que atrai diariamente, indivíduos de outros municípios que utilizam meios de transportes informais.

### Referências

ACIMOC – Associação Comercial, Industrial e de Serviços de Montes Claros; Unimontes – Universidade Estadual de Montes Claros. Montes Claros potencialidades. **Dados sobre a estrutura viária de Montes Claros**. Montes Claros, 2012. Disponível em: <<http://www.acimoc.com.br/site/institucional/11/potencialidades-montes-claros.html>>. Acesso em: 20 nov. 2022.

BECKER, Olga M. S. Mobilidade Espacial da população: conceitos, tipologia, contextos. In. CASTRO, Iná E. de, GOMES, Paulo Cesar da C., CORRÊA, Roberto L. **Explorações Geográficas**. 2. Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. P. 319-367.

BRANCO, Maria Luísa G. Castello.; FIRKOWSKI, O. L. C. de F.; MOURA, Rosa. Movimento Pendular: Abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador. In: XI ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 11. 2013, Salvador. **Anais eletrônicos** [...]. Salvador: Semantic sholar, 2013. p. 20-32. Disponível em: <<http://www.xienanpur.ufba.br/253.pdf>>. Acesso em: 05 out. 2022.

BRUMES, Karla R. **Redes em espaços migratórios: Uberlândia – MG**. 2010. 276 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Presidente Prudente, 2010.

CARVALHO, José Alberto Magno de; RIGOTTI, José Irineu Rangel. Análise das metodologias de mensuração das migrações. In: ENCONTRO NACIONAL SOBRE MIGRAÇÃO, 1998, Curitiba. **Anais**. Curitiba: Ipardes FNUAP, 1998. P. 211-227.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 3.<sup>a</sup> ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

DICIONÁRIO DEMOGRÁFICO MULTILINGUE. **Centro Brasileiro de Estudos Demográficos**. Rio de Janeiro: IBGE, 1969. p.102.

DICIO, **Dicionário Online de Português**. 2022. Disponível em: <<http://www.dicio.com.br/>>. Acesso em: 02 out. 2022.

DUPUY, Gabriel. **O Automóvel e a Cidade**. Paris: Antropos, 1995.

FONSECA, Gildete Soares; FERNANDES, Durval Magalhães. Montes Claros espaço de emigração e imigração intermunicipal na microrregião de Montes Claros. In: XVI SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 16. 2014, Diamantina. **Anais eletrônicos** [...]. Diamantina: Cedeplar, 2014. p. 1-19.

FRANÇA, Iara Soares. **A cidade média e suas centralidades: O exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais**. 2007. 256p (Dissertação Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

GARNIER, Jacqueline. **Geografia da População**. Tradução de Leônidas Gontijo de Carvalho. 2. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1971.

GOMES, Fernanda Silva. **Discursos contemporâneos sobre Montes Claros: (Re) estruturação urbana e novas articulações urbano-regionais**. 2007. 182p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

GREGORY, Derek; JOHNSTON, Ron; PRATT, Geraldine; WATTS, Michael; WHATMORE, Sarah. (orgs.). **The Dictionary of Human Geography**. Chichester, 5.ed. Wiley-Blackwell. 2009.

HASEN, Walter. How accessibility shapes land use. **Journal of the American Institute of Planners**, v. 25, n. 2, 1959.

HOYLE, Brian; KNOWLES, Richard. Transport Geography: Na Introduction. In: \_\_\_\_\_. **Modern Transport Geography**. 2 ed. Royal Geographical Society with the Institute of British Geographers. London. 2001. p.1-12.

INE - Instituto Nacional de Estatística. **Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: área metropolitana de Lisboa e área metropolitana do Porto: 1991/2001**. Lisboa, Portugal: INE, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 11 nov. 2022.

LEE, Everett. Uma teoria sobre migração. In: MOURA, H. (Coord.). **Migração interna: Textos selecionados**. Fortaleza: BNB, Etene, 1980, p. 89-114.

Morris, J.; Dumble, P. & Igan, M. (1979). Accessibility indicators for transport planning. **Transportation Research**, Part A, v.13, n.2, p.91-109.

NOGUEIRA, Oracy. **Pesquisa social: introdução às suas técnicas**. São Paulo: Nacional: EDUSP, 1968.

PEREIRA, Anete Marília. A urbanização no sertão norte-mineiro: algumas reflexões. In: PEREIRA, Anete Marília, ALMEIDA, Maria Ivete Soares de (org). **Leituras geográficas sobre o norte de Minas Gerais**. Montes Claros: Unimontes, 2004.

Prefeitura Municipal de Montes Claros, MG. **Dados sobre aspectos gerais dos transportes da cidade**. Disponível em: <<http://www.montesclaros.mg.gov.br/cidade/aspectosgerais/transportes.htm>>. Acesso em: 25 nov. 2022.

RAIA JUNIOR, Archimedes A. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais de informações geográficas**. 2000. Tese (Doutorado em Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000.

RATZEL, Friedrich. **Geografia dell'uomo (antropogeografia)**. Torino: Fratelli Bocca, 1914.

RAVENSTEIN, Ernest G. The laws of migration. **Journal of the Royal Statistical Society**, vol. 48, part II, p. 167-227, 1885.

RÉMY, Jean; VOYÉ, Liliane. **A cidade: rumo a uma nova definição?**. Porto: Edições Afrontamento, 1992.

RICARDO, Claudinei dos Santos. Movimento pendular em cidades médias: a centralidade de Montes Claros no Norte de Minas a partir da infraestrutura de transportes. In: **Encontro Nacional dos Geógrafos – (ENG) XVI**. Porto Alegre, 25-31 jul. 2010.

SCARLATO, Francisco Capuano. **Metropolização de São Paulo e o Terceiro Mundo**. 2 ed. São Paulo: Iglu, 1989.

SILVA, João Alberto; MARINHO, Julio Cesar Bresolin; FRANÇA, Giovanny Araújo. Consórcio entre pesquisas: possibilidades para o aprofundamento dos estudos qualitativos em educação. **Educação temática digital**. Campinas, v. 15, n.3. p. 443-454, set./dez. 2013.

SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes Perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Hucitec, 1973.

\_\_\_\_\_. Migrações internas: considerações teóricas sobre o estudo. In: MOURA, H. (org). Migração interna. **Textos selecionados**. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil S/A, 1980.

TAVARES, Jéssica Monteiro da Silva. **Movimentos pendulares de estudantes na região Norte fluminense**. 111 f. Dissertação (Mestrado em geografia) – Universidade Federal Fluminense. Rio de Janeiro, 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. A cidade e o transporte. In: Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP. **Documentos Setoriais ANTP: O Transporte Clandestino no Brasil**. Nº 1, São Paulo, 2000, p. 09-21.

VIAÇÃO SARITUR. **Dados sobre a Viação Saritur**. Disponível em: <<https://www.saritur.com.br/#newsletter>>. Acesso em: 08 out. 2022.

VIDAL DE LA BLACHE, Paul. **Princípios de Geografia Humana**. Lisboa: Cosmos, 1954 (1921). 387p.

*Recebido em 02 de fevereiro de 2024.*

*Aceito em 26 de abril de 2024.*

*Publicado em 11 de junho de 2024.*