



## A ESPACIALIDADE DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO E A CENTRALIDADE EM CAMPOS DOS GOYTACAZES

B. da S. Balthazar

<sup>1</sup> Universidade Federal Fluminense

---

### RESUMO

Esta pesquisa procurou analisar como a rede de transporte por ônibus no município de Campos dos Goytacazes se distribui, tendo em vista a questão da centralidade e como essa dinâmica do transporte afeta a produção do espaço urbano na cidade, no que tange a alta concentração dos serviços de saúde, educação, locais de consumo, dentro do município. A partir disso, coletamos, pelo método de amostragem, as linhas e as frequências, que entendemos como a quantidade de ônibus que há em cada linha, nos três locais estabelecidos para a análise da centralidade e que concentram praticamente todas as linhas de ônibus no município. Estes locais são a Avenida 28 de Março, o Terminal Roberto Silveira, conhecido também como “Rodoviária Velha” e o Terminal Luiz Carlos Prestes, conhecido como “Beira-Rio”. Nestes locais, foram aplicados questionários para analisar a questão do atendimento e que mostram o quão desigual é a produção do espaço urbano do município e como o transporte acentua este fato.

Palavras chave: Ônibus, centralidade, cidade

### ABSTRACT

This research sought to analyze how the bus transportation network in the municipality of Campos dos Goytacazes is distributed, considering the question of centrality and how this transport dynamics affects the production of the urban space in the city, as far as the high concentration of services like health, education, places of consumption, within the municipality. From this, we collect, by the sampling method, the lines and frequencies, which we understand as the number of buses in each line, in the three places established for the analysis of the centrality and that concentrate practically all bus lines in the municipality. These locations are Avenida 28 de Março, Terminal Roberto Silveira, also known as "Rodoviária Velha" and Luiz Carlos Prestes Terminal, known as "Beira-Rio". In these places, questionnaires were applied to analyze the question of attendance and show how unequal is the production of the urban space of the municipality, and how transportation accentuates this fact.

Keywords: Bus, centrality, city

### 1 - INTRODUÇÃO

O transporte é necessário para a circulação de fluxos de informação, capital, pessoas e mercadorias. Há outras questões envolvidas com relação ao transporte e que incluem fatores sociais diversos. A introdução de meio de transporte, como ônibus e vans visa agregar aos indivíduo

valores sociais de acordo com a capacidade de acesso ao sistema de transporte, o que, por conseguinte, configura uma organização espacial que estará atrelada à circulação das pessoas para suas respectivas funções sociais atreladas ao trabalho, ao estudo, ao acesso aos serviços de saúde, entre outros serviços que as pessoas devem possuir acesso. Isso interfere diretamente na população mais pobre por ter uma acessibilidade menor a esses serviços, o que mostra o quanto o espaço se constitui como um elemento segregado.

A rede de transportes públicos de Campos dos Goytacazes nos anos 2000 até os dias atuais, principalmente no que se refere aos modais mais usados na cidade, que são ônibus e vans, foi planejada em uma lógica de cidade com áreas hierarquizadas decorrente de uma expansão urbana desordenada. Por meio desse tipo de crescimento, que tem em seu arcabouço a concentração de serviços, comércios e de condomínios fechados na área central do município, ocorre a periferização de outras áreas da cidade em que o poder público junto com o grande capital marginalizam estes locais, em que paradoxalmente, há maior dependência do transporte público

A mobilidade urbana é um fator importante para a vida no espaço urbano. Há a necessidade de locomoção das pessoas no espaço para a realização da reprodução social. Porém essa reprodução pode ser afetada segundo coerências estruturadas pelos “agentes modeladores do espaço urbano” (CORRÊA, 2000). Esses agentes, no que tange a mobilidade, são representados de forma hegemônica pelo poder público em ação conjunta com empresários e planejadores, em alguns casos subservientes ao Estado. Abaixo deles, está a massa da população, que fica à mercê das ações dominantes. Porém, a possibilidade de se locomover pelo território deveria não criar formas excludentes de produção espacial, visto que todos deveriam ter acesso ao meio de transporte público e de qualidade.

## 2 - ESPAÇO E REDE

Com base nas referências abordadas para este trabalho, é importante salientar os conceitos que norteiam a pesquisa como espaço, rede e mobilidade. O espaço, segundo Santos (2006, p. 46), é o “conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações” o que culmina numa lógica de organização pautada em rede urbana, na qual se constitui um conjunto de cidades com diferentes aspectos e dinâmicas no espaço, que utiliza a técnica como um instrumento importante de operação e modelação das forças produtivas no espaço, que seria onde aconteceriam as relações sociais pautadas pelas ações. A aplicação dessa técnica ao espaço, que ocorre de maneira diferenciada, assim como a utilização desta pelos indivíduos, gera, para Araújo (2012), na diferenciação da posição do indivíduo em relação ao espaço. Milton Santos também trabalha essa questão dizendo

que “cada homem vale pelo lugar onde está o seu valor como produtor, consumidor e cidadão, o que depende de sua localização no território” (SANTOS, 2006, p. 107)

A partir disso, é possível estabelecer uma relação entre o conceito de espaço de Milton Santos que podemos associar a uma análise marxista do conceito proposto por Braga e Matos (2005), coloca o espaço como um fator condicionante de reprodução das relações sociais, que culmina em uma produção espacial coordenada por atores privilegiados e na constituição de diferentes potencialidades e intencionalidades no espaço. Corrêa (2000) destaca que o espaço, além de ser um sinônimo de organização espacial também é resultado de um trabalho humano acumulado ao longo do tempo. Nesse contexto, a escala espacial de ação dos agentes varia de acordo com o poder de capital que esses agentes possuem.

Nesta perspectiva, o espaço está inserido no plano das ações que Milton Santos destaca como um fator que possui finalidades (SANTOS, 1998), o que equivale dizer que as intenções são importantes para realizar-se uma análise profícua dos processos que alteram o espaço, tanto em relação ao meio físico, como também no que se refere às relações sociais.

O espaço, segundo Santos (2006), também poderia ser visto, como um conjunto de fixos e fluxos. Os fixos, são objetos espaciais fixados em cada lugar que possibilitam modificações dentro deste mesmo lugar, o que influencia na constituição dos fluxos no espaço (SANTOS, 2006). Os objetos fixos, segundo Corrêa (2000), foram incorporados ao espaço com alguma lógica. Essa lógica está pautada na produção e na reprodução dos grupos que corrobora em uma determinada organização espacial (CORRÊA, 2000). A partir disso, a circulação surge como a distribuição da reprodução social para determinada organização espacial e também afetando bastante a esfera da produção.

O espaço é o interligado por fluxos, que podem ser diversos como de mercadorias, pessoas e informações. Segundo Santos (2006), os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações humanas e possuem interdependência em relação aos fixos. São categorias que operam de forma conjunta e com isso criaram dependência uma em relação à outra. No caso, os fluxos são dependentes dos fixos para a circulação, visto que os fixos são as incorporações propostas pelos humanos com alguma intencionalidade de reprodução, que /se relaciona diretamente com os fluxos.

A rede pode ter, em sua fundamentação, várias interpretações. Mas algumas delas têm maior relevância no mundo atual, muito em função de análises entre o contexto do espaço geográfico e as relações sociais no âmbito da disseminação dos tipos de rede. O homem tem papel importante nessa conjuntura porque ele é tanto agente quanto sujeito dessa lógica das redes e de sua dinamização no

espaço. A rede a partir da visão de Dias (2010), conecta espaços em escala mundial, nacional e local, culminando em uma interconexão dos lugares.

Para Castells (1999), a rede é um instrumento que conecta e desconecta indivíduos de acordo com as estratégias propostas por esta rede, o que vai culminar em uma exclusão de agentes que acabam se aprofundando cada vez mais em suas questões identitárias, onde é possível ao ser humano o processo de produção de cultura que está a margem dessa rede que atua em grande escala principalmente com o advento e a expansão da tecnologia. O confronto entre a rede e o ser, como destaca Castells (1999), é algo pertinente e importante no desaparecimento de formas espaciais antigas, o que culmina numa nova configuração espacial, e também no avanço de tecnologias que tem no mundo o seu palco de atuação e dominação.

Segundo Santana (2013), as redes se distribuem espacialmente e no espaço elas vão se disseminar e essa distribuição é possível por conta dos elementos espaciais que servem de auxílio e também para ser um fator importante na dinâmica socioespacial. Esses fatores possuem relação direta com a fluidez, a qual depende diretamente da capacidade de atendimento da demanda de conectividade (SANTANA, 2013). Com isso, as redes determinam as escalas de atuação, a forma de atuação, visando atender os interesses dominantes mediante a mudanças no espaço e nas dinâmicas socioespaciais.

As redes atuam por meio de suas conexões em diferentes escalas que moldam as estruturas espaciais e temporais de acordo com a sua capacidade de abrangência e acesso, sendo este último, pautado por uma lógica estrategista que tem em seus “bastidores” agentes sociais de caráter dominante com seus interesses, que detêm o poder de aquisição da técnica e a aplicabilidade da mesma, que corrobora para uma produção espacial diferenciada, onde os influenciados por essa produção, estão totalmente a par das decisões que possuem caráter hierárquico, onde no bojo dessa hierarquia, quem está abaixo não possui uma participação concreta nas decisões que afetam diretamente essa parcela da sociedade que é numerosa. Nesse contexto, tem-se a mobilidade urbana constituída de acordo com essas características.

### 3 – RESULTADOS

A figura abaixo mostra o município de Campos dos Goytacazes e a distribuição da frota de ônibus no município inteiro, inclusive nos distritos. Porém, a concentração é muito grande na parte central do município que é onde se localiza a grande concentração urbana que Campos dos Goytacazes possui, e que é um fator importante na concentração no centro da rede de ônibus no município, como mostra a Figura 1.

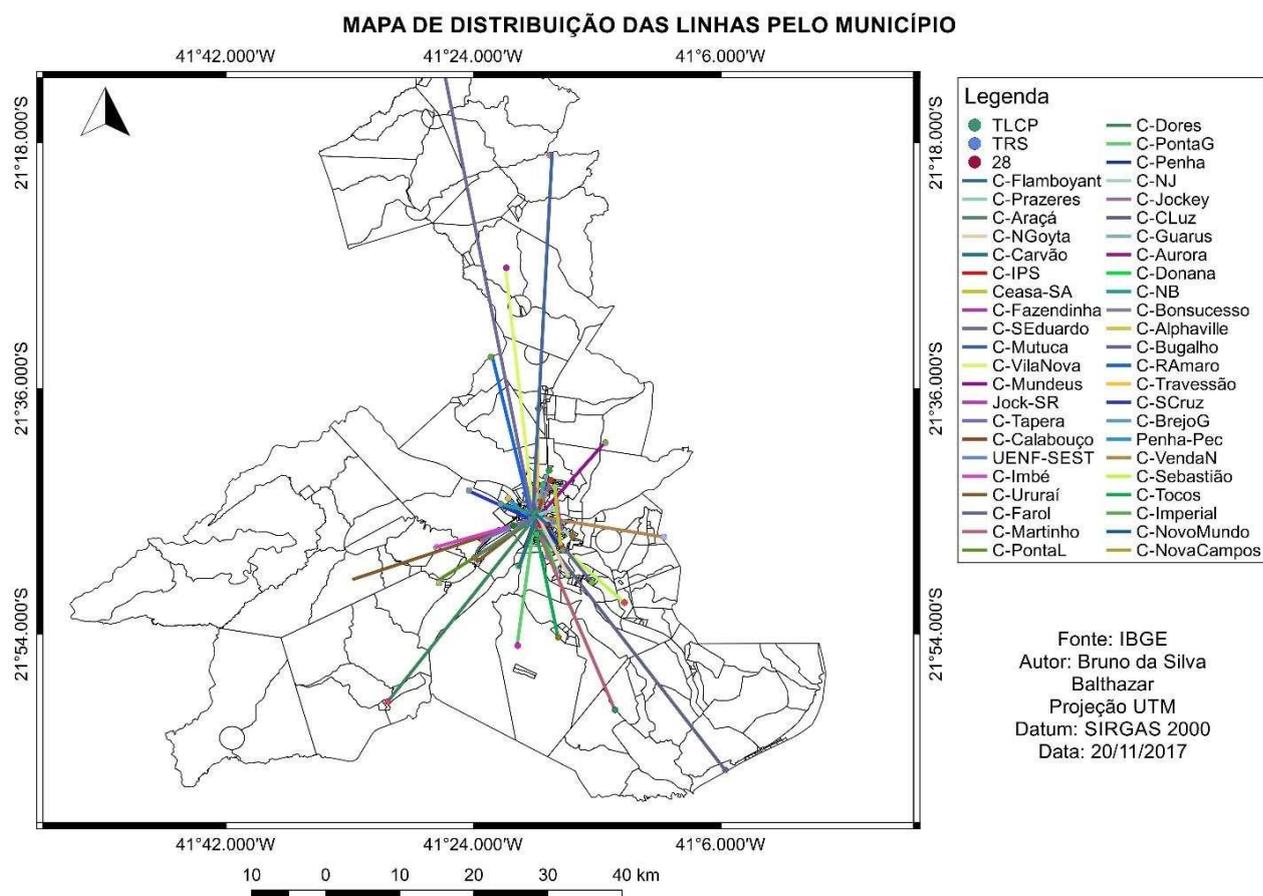


Figura 1 – Linhas de ônibus distribuídas pelo município

A figura anterior pontua a distribuição da rede de ônibus no centro urbano do município de Campos. Ele demonstra como uma área do mapa é extremamente concentrada. Essa área se refere aos bairros do grande perímetro urbano do município, onde a concentração dos ônibus é extremamente grande e faz com que a acessibilidade das pessoas que moram próximas ao Centro seja maior em função das variadas opções de ônibus que elas possuem para se deslocarem. É possível perceber também, na figura 1, que três pontos ocasionam a centralidade da rede de transporte por ônibus no município: o Terminal Roberto Silveira, a Avenida 28 de Março e o Terminal Luiz Carlos Prestes.

#### 4 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A rede de transporte por ônibus, como apresentado neste trabalho, possui um caráter extremamente concentrador e propõe uma dinâmica de acesso ao espaço urbano muito focada em

um determinado ponto do município. A centralidade que é evidente dentro de Campos, e se faz cada vez mais presente muito em função do processo de verticalização que tem alimentado, e continua fomentando uma produção do espaço cada vez mais concentrada e extremamente seletiva no que tange ao acesso da população a esse espaço, no qual ele se destaca por ter a concentração de serviços de saúde, educação, locais de lazer, locais de consumo como shopping centers, lojas atacadistas e outros serviços

O trabalho de campo foi um instrumento importante para compreender o funcionamento da dinâmica do transporte tendo em vista a diferença da quantidade de ônibus em cada linha, em que a variação predomina, proporcionando discrepâncias nos comparativos entre as linhas dos três locais de análise da centralidade. Nessa lógica, apesar de todo questionamento acerca da distribuição da rede mesmo para os bairros mais próximos do centro, é possível constatar que quem mora nos distritos mais afastados da área central sofre mais com a carência de ônibus, enquanto quem está mais próximo ao Centro possui mais acesso e mais opções de ônibus. Isso também ocorre muito em função dos interesses dominantes que são beneficiados com tamanha concentração da rede de ônibus na parte central do município, pois com essa distribuição da frota, os movimentos relacionados a termos econômicos também se concentram e permitem uma fluidez maior de circulação de mercadoria e aumento de consumo, principalmente por parte dos comerciantes, além de maior fluxo de pessoas para consumir e ser mão-de-obra para essa classe dominante. Como um componente de tal classe, os empresários de ônibus se encaixam nessa lógica, visando sempre o lucro de suas empresas, com a ajuda do governo municipal por meio do sistema de concessões, que acaba concedendo ao empresário de ônibus, as condições para a obtenção do lucro, em que predomina a má distribuição da frota, que é pensada e planejada de uma forma na qual a população fica à margem dessas ações, que visam somente os próprios interesses e não de quem utiliza o modal ônibus na cidade.

Por conta desses fatores, o acesso de quem mora em locais afastados do centro é totalmente negligenciado por conta desses interesses que tomam as rédeas do transporte coletivo por ônibus no município. Para isso, a aproximação entre o Estado e a Sociedade é vital para o exercício do compartilhamento do que é público, do direito à cidade, de um planejamento do espaço urbano mais democrático e acessível, principalmente para quem possui uma dificuldade ainda maior em virtude do local de moradia afastado do Centro. O transporte se encaixa nessa lógica como um ente importante no processo de urbanização extremamente excludente que atinge o município de Campos dos Goytacazes.

## 5-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAUJO, Isroberta Rosa. Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes: Um estudo das políticas do Transporte a Um Real. 2012. Dissertação de pós-graduação da UENF, Campos dos Goytacazes. 2012.

BRAGA, Fernando; Matos, Ralfo Edmundo da Silva. Redes geográficas, redes sociais e movimentos da população no espaço. In: MATOS, Ralfo Edmundo da Silva (Org); LIMA, Cássio Francisco; NUNES, Rodrigo. Espacialidades em rede: população, urbanização e migração no Brasil contemporâneo. Belo Horizonte: C/Arte, 2005. p. 111-156

CASTELLS, Manuel. A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço Urbano. 4.ed, 2.imp. São Paulo: Ática, 2000.

DIAS, Leila Christina. Redes, sociedades e território, Os sentidos da rede: notas para discussão. 2010. 2º edição. Santa Cruz do Sul, Universidade de Santa Cruz do Sul.

SANTANA, Mário Rubem Costa. O espaço urbano em construção: as redes técnicas na cidade do Salvador do início do século XXI. Universidade Federal da Bahia, Salvador-BA, 2013.

Disponível em <https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/11650>. Acesso em 06 de Novembro de 2017

SANTOS, Milton. O espaço da racionalidade. In: SANTOS, Milton. A natureza do espaço: Técnica e tempo, razão e emoção. 4.ed., 3.reimp. São Paulo: Edusp, 2006. p. 289-292

SANTOS, Milton. Técnica, Espaço e Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. São Paulo: Hucitec, 1998.