

REDE VIÁRIA, TRANSPORTE PÚBLICO E AS INTERAÇÕES ESPACIAIS EM OURINHOS-SP¹. Rodrigo Giraldi Cocco.² Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira (Orientador). Geografia – UNESP – Campus de Ourinhos.

O objetivo deste trabalho resume-se em analisar a influência das redes e fluxos logísticos do transporte público intra-urbano de passageiros, sobre a organização espacial do município de Ourinhos/SP, e a verificação das interações espaciais realizadas através do auxílio desse meio de transporte”. É fato essencial que as interações espaciais, isto é, os deslocamentos populacionais sobre o espaço geográfico, agenciadores de transformações sociais, sejam vetores também, de produção e reprodução desse espaço. Com efeito, a importância das interações espaciais, para a produção do espaço urbano no município de Ourinhos/SP reside, sobretudo, no fato de que neste município, estas interações apresentam-se de forma bastante heterogênea e sob diversos padrões, e ainda, à mercê de diversos entraves, considerando que o principal meio de transporte por nós estudado é o ônibus urbano, e que o centro da cidade é cindido por linhas férreas. Justifica-se, também, que os transportes coletivos são importantes tanto para a expansão quanto para o desenvolvimento urbano. Essa é a infra-estrutura mais importante para a emissão de fluxos (distintos em natureza e intensidade) que alimentam os nós intra-urbanos, os quais concentram zonas de produção e de consumo das cidades. Conseqüentemente, atuam de forma decisiva na configuração espacial dos territórios. Os fluxos, segundo Seguí Pons e Petrus Bey (1991), são atores de recriação do espaço do qual fazem parte.

A importância deste estudo para a região analisada é endossada, ainda, por algumas características, intrínsecas ao município em questão. A esse respeito, vale ressaltar a característica funcional atribuída à cidade de Ourinhos, como nó regional de comércio e serviços, haja vista, constituir-se em zona de atração para a qual convergem fluxos das cidades circunvizinhas de menor porte. Sua rede intra-urbana, por sua vez, é afetada por esta característica, pois, a potencialidade comercial de Ourinhos se expressa pela constituição de um nó central intra-urbano, para onde convergem também, os moradores da *hinterlândia*, a fim de usufruírem dos equipamentos (coletivos urbanos) de consumo desta Área central. Destarte, é no entendimento das relações entre fluxos e nós que repousa a hipótese de que *a rede de conformação Solar das linhas de ônibus urbanos, ao preterir interações espaciais entre bairros fortalece a área central desestimulando outros nós da cidade*³, As interações espaciais são indicadores da organização espacial da cidade, isto é, da fragmentação articulada de diferentes usos do solo especializados, que no caso de Ourinhos, configuram um incremento das distâncias médias, seja para o trabalho, o estudo ou o lazer, pela incipiente dificuldade de acesso à área central, agravada pela linha do trem.

Não obstante, acrescemos problemas relativos à acessibilidade dos usuários, restringida pela periferização da população mais pobre, localizada em bairros carentes de toda sorte de benfeitorias

¹ A pesquisa está vinculada Pesquisa realizada no âmbito dos projetos financiados pela FAPESP – Projeto Temático: “O mapa da indústria no início do século XXI. Diferentes paradigmas para a leitura territorial da dinâmica econômica no Estado de São Paulo”, coordenado pelo Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito e desenvolvida pela UNESP, USP, UFPR e UNIOESTE – Projeto Regular: “Dinâmica produtiva regional e transferências de recursos privados para infra-estruturas públicas no território paulista: o caso da região de Ourinhos”, coordenado pelo Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira e desenvolvida pela UNESP, Campus de Ourinhos.

² Aluno integrante do Grupo de Estudos em Desenvolvimento Regional e Infra-estruturas (GEDRI) e Bolsista PIBIC/CNPq.

³ Esta análise é de suma importância. Segundo Roberto Lobato Correa (1993), quanto mais se centralizam os destinos, mais dificultosos são os acessos a esse centro, ao passo que os núcleos secundários (sub-centros e/ou eixos comerciais de bairro) geram economias de transporte e tempo, deflagrando em um maior consumo, beneficiando seus moradores. O supracitado está fortemente vinculado à formação socioespacial do município.

públicas, como asfalto e oferta de pontos de ônibus, quase sempre muito escassos. E isto, caracteriza a sua segregação sócio-espacial.

Há ainda, o fato de ser esta cidade, o primeiro município na casa dos 104.000 habitantes (entre cidade pequena e média), a receber um sistema de integração físico-tarifária intra-modal (Figura 01), o que faz do tema algo ainda inexplorado e, portanto, passível de análise. Esta análise, por sua vez, apontaria para a reprodução deste modelo ou advertência de sua implantação, sobretudo nos municípios de porte semelhante ao de Ourinhos.

Figura 01: Terminal de integração físico-tarifária



Contudo, em se tratando de transportes públicos veiculados por ônibus, não há trabalho algum nesta região que abarque os problemas aqui descritos, especialmente, dentro da Geografia, onde a carência de trabalhos nesse ramo de atividade é visível.

No que tange aos referenciais teóricos, a categoria de análise geográfica que perfila em nosso referencial teórico, e que melhor respalda um trabalho de transportes em Geografia, também esta presente, ou seja, a categoria de formação socioespacial. Outros conceitos transversais são amplamente utilizados, como as interações espaciais, as redes geográficas, os fluxos e fixos e combinações geográficas⁴.

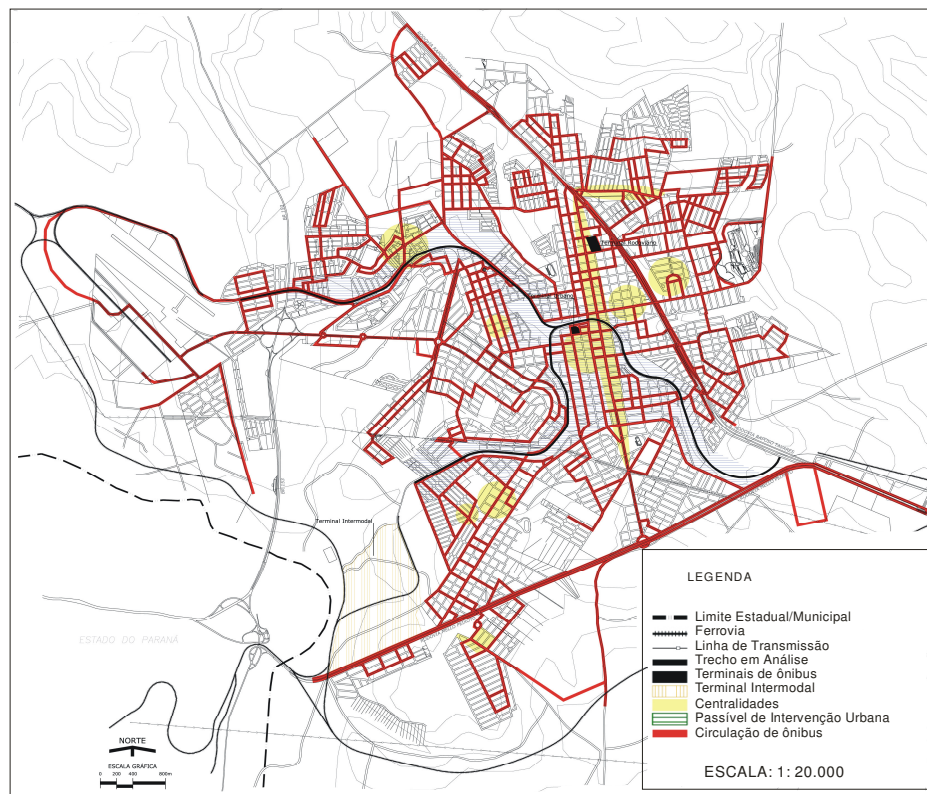
Com efeito, para que se cumpra o objetivo principal estabelecido, lançamos mão de uma série de procedimentos. A busca e análise de livros e periódicos sobre a grande área pesquisada endossarão os referenciais teóricos utilizados. Vale reiterar que poucos estudos a respeito foram encontrados na Geografia e esse fato é motivador para as atividades propostas.

⁴ A categoria de formação socioespacial (FSE) de Milton Santos ancora o trabalho, influenciando a aplicação das Interações Espaciais, usada por Roberto Lobato Corrêa, uma vez que a lógica de organização espacial historicamente determinada contém diferentes padrões de interações que as sustentam. Há ainda, os conceitos de redes geográficas, fluxos e fixos, trabalhados por ambos os autores, assim como o ideário de combinações geográficas de André Cholley, que decerto, muito contribui para com o caráter eminentemente geográfico do trabalho, considerando aspectos físicos que, ainda que menores em importância influem na mobilidade, como o relevo, que no caso de Ourinhos é aplainado, determinando juntamente com a baixa renda geral da população, o uso de veículos leves e de menor custo, como bicicletas, motocicletas de baixa cilindrada e o deslocamento à pé, em detrimento do uso do ônibus.

A coleta de análises setoriais e dados estatísticos primários e secundários referentes ao desenvolvimento das infra-estruturas viárias da região alicerçarão a análise do desenvolvimento dessas estruturas ao longo da história, municiando-nos de informações para fim de pinçar os déficits dessa infra-estrutura e seus pontos de estrangulamentos. A análise de editais e contratos de concessão, permissão e outorgas de serviços públicos à iniciativa privada – sobretudo à operadora do transporte público local – norteará uma possível classificação cabível para o tipo de regulamentação adotado pelo município, bem como uma possível sugestão alternativa ao *status quo*.

A avaliação das interações espaciais realizadas pelos principais meios de transporte, a evolução da rede intra-urbana (Mapa 01), a expansão e organização dos equipamentos urbanos e ainda, a importância (contribuição ou entrave) do transporte público para tais realizações, serão efetuadas através do cruzamento de dados de origem-destino, densidade de fluxos e desenvolvimento econômico dos núcleos urbanos (“nós”) do município, através de pesquisas empíricas a esses locais. Entrevistas com funcionários e gestores da empresa permissionária trarão uma idéia da filosofia administrativa que orienta a operadora, e as entrevistas com usuários do sistema e moradores antigos da cidade, ancorarão o entendimento do desenvolvimento do transporte por ônibus em Ourinhos, seus saltos/retrocessos na qualidade e também ajudarão a entender os hábitos dos usuários, motivações de viagem e padrão de fixação residencial. Para a visualização sintética de nossas considerações, principalmente itinerários e fluxos, serão confeccionados cartogramas e tabelas, e caso o haja necessidade, recorreremos a softwares específicos como Sistemas de Informação Geográfica (SIG) ou TransCAD.

MAPA 01: Rede Intra-Urbana de Transporte Público em Ourinhos-SP



FONTE: Prefeitura de Ourinhos, 2006
Organização: Rodrigo Giraldo Cocco, 2006

Não obstante tenhamos supracitado algumas técnicas auxiliares ao desenvolvimento cabal de nossa pesquisa, a qual se encontra em desenvolvimento, já temos posse de algumas constatações importantes, ainda que incipientes. Constatamos no levantamento histórico efetuado, um passado bastante precário no que tange às infra-estruturas de transporte de uma maneira geral: a própria ferrovia, hoje é entrave à fluidez dos veículos e pedestres, paradoxalmente contribuía às interações espaciais, uma vez que quando da ocorrência de chuva, os moradores da Vila Odilon (antigo núcleo de moradores da cidade) se dirigiam até o centro caminhando sobre os trilhos. Outra constatação importante remete ao passado de formação de capital das firmas de transporte. Desde o início, fora encampado por empresas familiares, pautadas numa administração de matiz deveras conservador e alheio a correr riscos. Só hoje, com a nova administração da atual operadora (AVOA) é que algumas modernizações puderam ser sentidas, como a implantação do terminal de integração e da bilhetagem eletrônica (1998). Podemos inferir, ainda, certo pacto de interesses entre o poder público local e a empresa, já que o monopólio de operação é legalizado por permissão de operação, isto é, não há obrigatoriedade de contrato formal e a mesma pode ser retirada facilmente. Quanto à rede viária, em vias longas e estreitas onde é necessário desenvolver alta velocidade, ocorrem quebras de molas dos veículos devido às más condições do asfalto, oferecendo perigo aos passageiros e ao motorista. E, ainda, ocorrem problemas concernentes à macro e micro acessibilidade ligada à cobertura espacial das linhas e condição locacional e física dos pontos de parada. Ambos de responsabilidade da Prefeitura.

Outro ponto é a baixa densidade urbana dos bairros, em especial, das periferias carentes, as quais necessitam de maior frequência horária de transporte público. Neste caso, as condicionantes das decisões de investimento estão estreitamente vinculadas à rentabilidade das linhas, pois há bairros como a Guaporé, onde as péssimas condições viárias (falta de acesso oficial para os veículos e ruas sem asfalto) prejudicam sobremaneira o traslado, inferindo em custos de manutenção não resgatáveis. O tempo de espera (40 minutos) reflete o baixo interesse comercial na linha e isto é responsabilidade tanto do poder público quanto da empresa. Com relação à integração físico-tarifária, podemos inferir alguns problemas, embora alhures seja sinal de arrojo administrativo, como em Curitiba por exemplo (aliás, o IPPUC auxiliou na implantação do mesmo em Ourinhos). A princípio, observamos que muitos usuários reclamam da não sincronicidade horária na chegada dos ônibus ao terminal, ou seja, muitas pessoas chegam (ao terminal) de seus bairros para fazer baldeação para outro bairro, mas se vêm reféns da incerteza, já que muitas vezes o ônibus que completaria o trajeto não chega a tempo, fazendo com que o tempo de espera do usuário dobre (espera no ponto e espera no terminal quando da baldeação). Devemos atentar para o fato de que é recorrente na literatura sobre transporte de passageiros, a avaliação negativa do usuário recair mais sobre o tempo de espera e menos sobre tempo de viagem, apontando para a importância da eficiência na baldeação (se é que ela é necessária em todos os casos!!), boa frequência horária das linhas e acesso aos pontos de parada.

Finalmente, fica notificada a importância do município de Ourinhos/SP para o trabalho que encampamos, graças às características ímpares que o constituem e que já supracitamos, sobretudo, para o apontamento, seja de soluções, seja de advertências, a outras localidades. Não resta dúvida de que para Ourinhos, e para todos os outros municípios, um transporte público acessível e de qualidade, é vital, para a sobrevivência econômica e social de seus ambientes urbanos, e de seus habitantes.

BIBLIOGRAFIA BÁSICA

ANDERSON, Ake E. **As quatro revoluções logísticas**. Artigo da Associação Regional de Ciências. Umed, v.59, p. 01-12, 1986.

Brasil. ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas e Similares. **Gráficos**. São Paulo, 2005. Disponível em: <<http://www.abraciclo.com.br/>>. Acesso em 10 dez. 2005

Brasil. ANTP - Associação Nacional dos Transportes Públicos. **Informações Institucionais**. São Paulo, 2006. Disponível em: <<http://portal.antp.org.br/Associados/antp.aspx>>. Acesso em 23 fev. 2006

Brasil. IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades:Frota 2004 Ourinhos/SP**. Brasília, 2004. Disponível em :<<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/default.php>>. Acesso em: 15 fev. 2006

Brasil. SEADE - Sistema estadual de Análise de Dados. **Informações dos Municípios Paulistas**. São Paulo, 2004. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/produtos/imp/index.php>>. Acesso em 21 fev. 2006.

CARVALHO, Mara Sílvia. Gerente Geral. Auto Viação Ourinhos Assis. Entrevista. Ourinhos, 20 fev. 2006

CARVALHO, Mara Sílvia. Gerente Geral. Auto Viação Ourinhos Assis. Entrevista. Ourinhos, 13 nov. 2005.

CARVALHO, Mara Sílvia. Transporte público coletivo urbano: Uma pesquisa com o cliente na cidade de Ourinhos-SP. **Universidade São Francisco, 2002. (Dissertação de mestrado)**

CHOLLEY, A. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. **Boletim Geográfico**. Rio de Janeiro, v. 22, n. 179, p. 139-145, mar./abr. 1964.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. da C. ;

CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, pp.279-314.

LEITE, Joel. A liberdade custa duas passagens de ônibus. **Revista dos Transportes Públicos**. São Paulo, v. 26, n. 103, p. 101-110, jul./set. 2004.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1982.

SEGUI PONS, Joana Maria; PETRUS BEY, Joana Maria. **Geografia de redes y sistemas de transporte**. Madrid: Síntesis, 1991.

SILVA, Norival Vieira. Historiador. Entrevista. Ourinhos, 27 mar. 2006.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2003. (Tese de doutorado).

SOUZA, Fábio Cezar. Estudante. Entrevista. Ourinhos, 04 jan. 2006.

STIEL, Waldemar Costa. **Ônibus: Uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: Comdesenho, 2001

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte público urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Editoras Reunidas, 1996.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Net Press, 1998.