

INTERAÇÕES ESPACIAIS NO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS: OURINHOS/SP COMO NÓ DA REDE.¹ Flávio Toshiki Imai Nishimori. Márcio Rogério Silveira (Orientador). Humanas. Geografia. Departamento de Geografia. Ourinhos. Campus de Ourinhos.

Segundo a Agência de Transportes do Estado de São Paulo, o transporte rodoviário é responsável por 95% da mobilidade de pessoas dentro do território brasileiro. Desta maneira, o principal objetivo deste trabalho é entender a dinâmica existente na mobilidade espacial de pessoas que utilizam o transporte intermunicipal, e saber quais são os impactos nas interações espaciais realizadas por estes atores (os usuários).

Ao pesquisar as diversas bibliografias relacionadas a esta pesquisa, observamos a escassez de estudos referentes à dinâmica dos transportes rodoviários intermunicipais, tornando este trabalho, um dos poucos que tem enfoque a partir da ótica geográfica. Além disso, não existe nenhum outro estudo deste tipo para a região de Ourinhos/SP, fato que remete, ainda mais, a importância desse estudo para o desenvolvimento sócio-econômico desse espaço geográfico.

Uma das hipóteses levantadas por nós (a ser refutada ou comprovada), coloca a cidade de Ourinhos/SP como um dos “nós” importantes da rede urbana brasileira, especialmente, na rede urbana paulista, devido a um expressivo destaque ao entroncamento rodo-ferroviário. Outro ponto se refere a importância das vias no aumento da mobilidade espacial e, por consequência, o aumento na intensidade das interações espaciais. Entretanto, outras determinações dificultaram a expansão econômica da cidade de Ourinhos e seu entorno.

Deste modo é importante salientar, que este estudo mostrará melhor a dinâmica do transporte intermunicipal, possibilitando a elucidação de algumas prováveis soluções para problemas relacionados às questões sociais, econômicas e também ambientais.

A metodologia utilizada para a realização deste estudo se baseia nas pesquisas bibliográficas e documentais, visando desta maneira a fundamentação teórica; a pesquisa sobre dados e informações secundárias em relatórios, revistas especializadas, anuários estatísticos, dentre outras fontes. Além disso, encaminharemos questionários às sedes de empresas de ônibus e organizações governamentais especializados em transportes e entrevistas, por meio de questionário, aos passageiros, aos funcionários das empresas de transportes rodoviários e aos fiscais públicos (a partir de amostragem). Outro ponto são as análises dos jornais de circulação nacional e regional, no decorrer de todo o período de pesquisa, com o objetivo de encontrar informações relevantes à pesquisa. Por fim, é prevista a elaboração e confecção de cartogramas, de diagramas e de gráficos, com base nos dados obtidos.

O nosso enfoque se dá à modalidade rodoviária, especificamente, nos transportes de passageiros por ônibus em um âmbito intermunicipal. Como recorte territorial, escolheu-se a cidade de Ourinhos e as interações dessa com outros espaços (Figura 1). O município é um ponto chave da rede viária brasileira, localizada no Sudoeste Paulista, na região do médio Paranapanema e a 365 km da capital. Faz fronteira com o estado do Paraná e é ponto de passagem para as cidades de Londrina/PR e Maringá/PR. O Município de Ourinhos tem uma população estimada de 103.620 habitantes e uma área de 282 km² (SEADE, 2005).

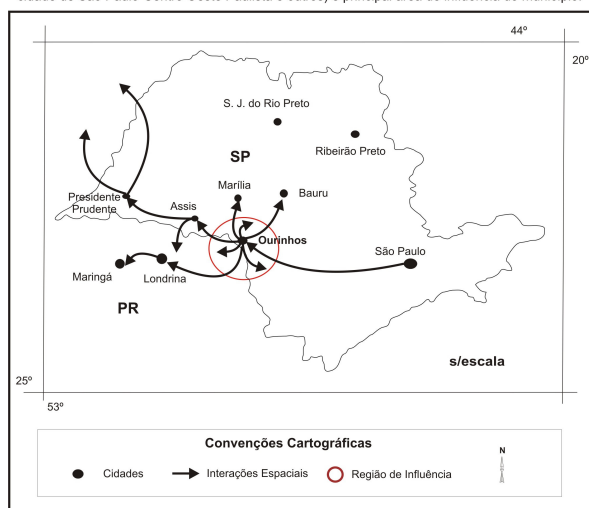
Além da Estrada de Ferro Sorocabana, o município tem acesso a cinco rodovias, um entroncamento logístico rodo-ferroviário, que integram e desenvolvem sua economia. Dentre elas duas federais e quatro estaduais.² Desta maneira é criado um ponto de passagem de pessoas dentro do espaço da rede urbana paulista.

¹ 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 São elas: a Transbrasiliana (BR-153); a Raposo Tavares (SP-270); a Presidente Castelo Branco (SP-280); a Melo Peixoto (SP-278 e BR-369), (Grande parte desta última rodovia está localizada no Estado do Paraná com o

Relacionando a mobilidade territorial com o desenvolvimento sócio-espacial da cidade é possível diagnosticar que a ida dos trabalhadores de Ourinhos para a Região Metropolitana de São Paulo e a vinda de pessoas de outros espaços próximos à cidade de Ourinhos criam um fluxo verdadeiramente rentável para a reprodução do trabalho, contribuindo para a mobilidade da mão-de-obra, classificando-a como divisão territorial do trabalho (DTT). Com isso ocorre um aumento na intensidade das interações espaciais entre os vários municípios da região, aumentando significativamente o ciclo de reprodução do capital (RANGEL, 1996).

Figura 01: Fluxo de saída das Interações espaciais dos transportes veiculados por ônibus (direção cidade de São Paulo-Centro Oeste Paulista e outros) e principal área de influência do município.



Organização: Flávio Toshiki Imai Nishimori

Um ponto interessante a ser ressaltado é a importância de Ourinhos em um contexto regional, pois, um dos principais motivos que levam as populações da região de influência (cidades próximas e que exerce um “poder” sobre as mesmas) a se deslocarem para a cidade é a busca do comércio e dos serviços. Utilizando transportes individuais (automóvel e moto) ou coletivos (trem – desativado para o transporte de passageiros desde 1998, permanecendo apenas a circulação de cargas), ônibus intermunicipais e suburbanos para se locomoverem. Ao concluírem os seus objetivos, as pessoas voltam para suas respectivas cidades, neste caso as cidades que compõem a região de influência de Ourinhos, por meio dos transportes que mais se adequam as suas necessidades.

No caso dos ônibus intermunicipais e interestaduais, estes partem da rodoviária da cidade para os seus vários destinos. Atualmente as prestações de serviços de transporte coletivo interestaduais e intermunicipais são realizadas por algumas empresas privadas, como, a Viação Garcia, a Viação Andorinha, a Viação Manoel Rodrigues S/A, a Viação Princesa do Norte Ltda, a Viação Penha, a Viação Itapemirim, a Viação Motta, a Viação Real Expresso, a Viação Brambilla, a Viação Turismar e a Auto Viação Ourinhos-Assis³. Outra rota muito importante é a que leva para a cidade de São Paulo e é realizada por cinco empresas que são: Viação Manoel Rodrigues, Viação Princesa do Norte, Viação Andorinha e Viação Garcia e Viação Ouro Branco.

Com relação às autorizações, o governo federal e o governo estadual concedem por meio de uma licitação a concessão à exploração da iniciativa privada dos serviços de transporte de passageiros. No estado de São Paulo o órgão responsável é a Agência de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP), que concede as *permissões* para a prestação de serviços. Já no âmbito nacional, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) é a responsável pelas linhas interestaduais e

número PR-431 sendo que apenas um pequeno trecho está na cidade de Ourinhos, e classificada como BR-369); a Orlando Quagliato (SP-327) e a Engenheiro João Baptista Cabral Renno (SP-225), (Esta rodovia não dá acesso direto a cidade de Ourinhos, entretanto, ela é uma das importantes vias que ligam a Orlando Quagliato (SP-327) com a Raposo Tavares (SP-278), sendo que muitos ônibus utilizam desta rota para acesso as cidades vizinhas à Ourinhos).

³ A AVOA, a única de capital local, presta serviços intra-urbano e intermunicipal semi-urbano. Com um alcance na região de Governo de Ourinhos.

internacionais e atua na fiscalização do modo ferroviário e rodoviário, no âmbito da infra-estrutura, transporte de cargas e de passageiros.

Entretanto, com todo o desenvolvimento no transporte e em sua economia, a cidade não recebeu alguns tipos de comércio, como grandes shoppings e serviços altamente especializados, mas, ela é a sede da região de governo, influenciando as cidades limítrofes, tanto no estado de São Paulo (Região de Governo) quanto no Paraná, que utilizam a estrutura comercial e dos serviços existentes. A cidade estendeu pouco a sua região de influência até o ponto de convergência com outras regiões, como Bauru, Marília, Assis e até mesmo Londrina. Delimitando, assim, uma territorialidade.

Segundo Corrêa (1997, p.290), “as interações se fazem sobremaneira com base na utilização de ônibus [...], veículos individuais e a pé, assim como através do telefone e de outros meios de comunicação [...]”. Os deslocamentos aos centros de compras e serviços fazem parte destas interações e, para isso, são necessários a utilização dos meios acima citados para poderem se locomover até o destino desejado.

No caso da “transitoriedade”, a circulação de passageiros muitas vezes se dá não apenas por um ônibus, pois, este não o leva ao seu destino final. Assim, para seguir viagem é necessário trocar de veículo na rodoviária, comprando outra passagem, que o leva à localidade desejada, ou seja, há a necessidade do passageiro fazer baldeação. Levantando a hipótese que *a cidade de Ourinhos serve de ponto de baldeação obrigatória para muitos usuários*, um nó estratégico logístico, percebe-se que é necessário que o terminal rodoviário disponibilize uma infra-estrutura de qualidade, pois, muitas vezes o mesmo espera horas para tomar o próximo ônibus ao seu destino desejado, o que dificulta as interações. Além disso, existem outras empresas que utilizam as rotas que passam por Ourinhos. Entretanto, não podem parar por causa das concessões de linhas fiscalizadas pela ARTESP e pela ANTT.

Muitas vezes, pelo fato das cidades menores não terem serviços especializados para a saúde e outras áreas, uma parte considerável da população, principalmente, da Região de Influência de Ourinhos, se deslocam para a cidade. Além disso, o fato do município comportar quatro universidades [Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Tecnologia (FATEC), Faculdades Integradas de Ourinhos (FIO) e Faculdades Estácio de Sá] cria-se um fluxo intenso e de grandes proporções de estudantes, a qual, muito deles, utilizam os serviços de fretamento de ônibus para se locomoverem. Já na questão do lazer, a cidade recebe todo ano, milhares de pessoas para os eventos realizados na Feira Agropecuária e Industrial de Ourinhos (FAPI), onde são realizados shows, festivais, etc. Existem também as visitas a parentes e amigos residentes na cidade. Pretextos para vir à cidade não faltam, pois, isso varia de acordo com os objetivos de cada pessoa. Expomos aqui alguns motivos que levam ao deslocamento territorial.

Portanto, as pessoas que têm o capital, geralmente permanecem em suas localidades, em contra posição aqueles que disponibilizam a força de trabalho acabam tendo que se deslocar, pois neste caso, a mobilidade espacial é uma necessidade para a sobrevivência, migrando para várias partes do país a procura de trabalho. Quanto maior for à circulação de mercadorias maior será o lucro para o capitalista. Para que o capital se reproduza é necessário que não só as mercadorias normais como a mão-de-obra circulem pelo território.⁴

A mobilidade do trabalho é a ‘disposição dos homens, possuidores de força de trabalho em produzir mais-valia de acordo com os ditames do capital. É a própria sujeição do capital posto em prática através da movimentação dos corpos dos homens, colocando-os como peças fundamentais de um sistema onde produzir mais-valia é o objetivo que se coloca. (GAUDEMAR, 1974, p. 16 apud RANGEL, 1996, p. 50).

Desta maneira, a abordagem encaminha-se para uma dependência desse sistema dinâmico, entre o capital e o Estado, que engloba os interesses e necessidades do usuário e do setor empresarial privado, que “monopoliza” esse serviço, buscando assim, uma melhor compreensão deste

⁴ Com a atração e a dispersão da força de trabalho é criado um fluxo de mobilidade territorial. De acordo com as necessidades do capital, este pode escolher a força de trabalho que melhor adequa as suas necessidades. Porém não é vista a necessidade do trabalhador, que é prejudicado socialmente e economicamente, pois, ocorre uma exclusão criando uma grande crise no universo do trabalho. (BECKER, 1997)

sistema e, conseqüentemente, a formulação de hipóteses que visem melhorar os serviços e a qualidade de vida da população usuária.

Finalizando, é importante salientar que o transporte por ônibus ajuda na evolução da formação sócioespacial. Desta maneira, observamos que as interações espaciais são essenciais como base das relações de troca (comércio e serviços) que são organizados pelos agentes transformadores do espaço geográfico. Foi possível constatar também que, a cidade de Ourinhos está em uma hierarquia superior das cidades que compõem a Região de Influência. Além disso, o nó logístico, composto pela Ferrovia Sorocabana e pelas rodovias estaduais e federal, centraliza a cidade, interconectando a rede urbana nacional. Por fim, uma parte dos usuários necessita comprar uma outra passagem (necessidade de fazer uma baldeação) que leve ao destino final, pois, muitas vezes, a viação a qual utilizou não presta o itinerário desejado. Destarte, este trabalho tem como objetivo demonstrar a relação intrínseca existente com o desenvolvimento da economia do território de estudo, já que a mobilidade populacional é realizada por meio da utilização do ônibus, além de outros modais, com o objetivo de se deslocarem para a realização das atividades relacionadas ao trabalho e ao consumo, possibilitando desta maneira, a produção e a reprodução do capital.

Referências Bibliográficas

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/>>. Acesso em: 10 dez. 2005.
- AGÊNCIA DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO (ARTESP). Disponível em: <<http://www.artesp.sp.gov.br/>>. Acesso em: 12 dez. 2005.
- 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. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1993.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, I. E; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- BECKER, Olga Maria Shild. Mobilidade Espacial da população: conceitos, tipologias, contexto. In: CASTRO, I. E; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE). Disponível em: <<http://www.seade.gov.br>> Acesso em: 18 dez. 2005.
- RANGEL, Maria Cristina. **Restos Humanos em Mobilidade: Casa de passagem de Presidente Prudente e a mobilidade do (não) trabalho – 1988 – 1996**: FFLCH/USP, 1996. (Dissertação de Mestrado).
- ROMERO, Fernanda Saraiva; MORAES, Rosemary Reninato. **Um espaço para lembranças de Ourinhos**. Ourinhos: Prefeitura Municipal de Ourinhos, 2004.
- SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade: ensaios**. Petrópolis: Vozes, 1982.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2003. (Tese de Doutorado).
- SILVEIRA, Márcio Rogério. Transporte ferroviário no Brasil: da reestruturação da década de 1990 às parcerias público-privadas. **Geosul**, Florianópolis, v. 20, n 39, p 29-42, jan./jun. 2005.
- STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: Comdesenho Estúdio e Editora, 2001.
- VASCONCELLOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: NetPress, 1998.

Bolsista: FAPESP (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo).