

**SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
URBANO DO PARQUE NOVO SÉCULO NA ÁREA URBANA DO MUNICÍPIO DE
CAMPO GRANDE/MS NO ANO DE 2016¹**

**SOCIO-SPATIAL SEGREGATION AND URBAN PUBLIC TRANSPORT ON
PARQUE NOVO SÉCULO IN THE URBAN AREA OF THE MUNICIPALITY OF
CAMPO GRANDE / MS IN 2016**

Weverton Cavalcante²

Airton Aredes³

Resumo: O transporte público coletivo urbano tem papel crucial para a reprodução social. Um transporte coletivo caro e ineficiente, se traduz em segregação urbana, pois limita o acesso das camadas de baixa renda (que mais utilizam o transporte coletivo) a outras áreas da cidade, prejudicando as interações espaciais. O objetivo deste trabalho foi entender se ocorre um processo de segregação socioespacial no loteamento Parque Novo Século, área urbana de Campo Grande/MS, no ano de 2016, em função do transporte coletivo urbano. Foram realizadas pesquisa bibliográfica, coleta de dados junto a ASSETUR, AGETRAN, SISGRAN e entrevistados 100 moradores. Conclui-se que a mobilidade individual de parte dos moradores, atenuou a sensação de isolamento. Entretanto, os moradores que dependem exclusivamente do transporte público, estão segregados socioespacialmente.

Palavras-chave: segregação urbana; interações espaciais; transporte público coletivo.

Abstract: The urban public transportation plays a crucial role for social reproduction. An expensive and inefficient public transportation results in urban segregation, because it limits the access of low-income groups (which use public transportation the most) to other areas of the city and it damages the spatial interactions. The objective of this research tried to understand if there was a socio-spatial segregation process on the lot Parque Novo Século, urban area of Campo Grande (MS), in 2016, due to urban collective transportation. Bibliographic research, data collection along with ASSETUR, AGETRAN, SISGRAN were carried out and 100 residents were interviewed. It follows that individual mobility of the residents attenuated the feeling of isolation. However, residents who depend exclusively on public transport are segregated socially and spatially.

Keywords: Urban segregation; spatial interactions; public transportation.

¹ Artigo resultante de trabalho de conclusão de curso, sob orientação de Airton Aredes, doutor em Geografia e docente da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul/UEMS.

² Graduando em Geografia pela Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul (UEMS): wevertoncavalcante777@gmail.com

³ Professor Doutor do Curso de Geografia da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Campo Grande. Endereço Eletrônico: airton@uems.br

Introdução

O presente trabalho busca entender se ocorre um processo de segregação socioespacial no loteamento Parque Novo Século, área urbana de Campo Grande/MS, no ano de 2016. O questionamento partiu da análise de imagens de satélite sobre este território, que apresentou afastamento do centro e aparente isolamento do restante da malha urbana. Inicialmente, a hipótese central estava apoiada na ideia de que, devido ao afastamento e isolamento, as empresas concessionárias do transporte coletivo urbano não teriam interesse em operar com eficiência nesse loteamento, segregando-o.

A partir desse pressuposto, optou-se dividir o trabalho em três partes. A primeira, está voltada para a segregação urbana⁴ pautada por Villaça (2011), que propõe esta como uma forma espacial de dominação das elites sobre os mais pobres. Segundo Harvey (2006), o Estado tem participação na sustentação dessas elites ao defender seus interesses de forma velada e supostamente imparcial.

A segunda parte, relaciona-se ao transporte público com o conceito de interações espaciais com base em Silveira e Cocco (2010), e Aredes (2012), que superam a ideia de interações espaciais como simples deslocamento. Eles, basicamente, se respaldam no materialismo histórico e dialético como base para o desenvolvimento do conceito. Assim, existem relações entre os espaços de tal maneira, que ocorre a transformação tanto do ponto de partida quanto do ponto de chegada dos fluxos, testificando o caráter dialético das interações. Grotta (2005) contribui com a crítica a mobilidade individual que limita as relações entre as pessoas. Também reflete sobre a configuração territorial direcionada para modalidade individual de transporte.

Por fim, na terceira parte trata-se da empiria, realizada por intermédio de entrevistas e aplicação de formulário a 100 moradores do loteamento. Além de falarem livremente sobre suas experiências com o transporte, responderam acerca da eficiência, oferta, frequência, percepção de isolamento, nível de motorização individual, entre outros temas.

Os dados oficiais utilizados na pesquisa foram obtidos junto a Agência Municipal de Transporte e Trânsito (AGETTRAN), disponíveis em formato digital no *site* da instituição. Utilizou-se também o Sistema Municipal de Indicadores Georreferenciados para o

⁴ Autores consultados usam expressões como segregação espacial, segregação socioespacial, segregação territorial, todos se referindo a um processo de segregação, dependendo do contexto e escala de análise. No presente trabalho, optou-se por usar a expressão segregação socioespacial.

Planejamento e a Gestão de Campo Grande/MS (SISGRAN), que forneceram dados gerais do loteamento. Vale ressaltar que as representações cartográficas foram produzidas com o *software* livre Qgis, cuja base cartográfica foi obtida no *Google* e no *site* da Secretária de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SEMADUR).

Segregação socioespacial

Segundo Villaça (2011), os estudos sobre segregação são relativamente recentes, datados dos anos 50 e 70, quando os sociólogos da escola de Chicago estudaram esse processo espacial com base na fisiologia humana e no Darwinismo Social. Todavia, estavam embasados na ideia de centro/periferia e círculos concêntricos com os ricos vivendo no centro e os pobres nas bordas. Na realidade, desta forma não há um estudo profundo que explique a segregação articulando-a com os fatores econômicos, políticos e ideológicos. Há ainda, segundo o mesmo pesquisador, os que estudam-na por bairro ou condomínios fechados, entretanto, esse tipo de estudo fica muito limitado pois, não seria possível fazer uma articulação temporal adequada, acabando por ser apenas uma descrição rasa e superficial.

Talvez a forma mais destacada de estudo da segregação moderna seja sua manifestação sob a forma dos condomínios fechados. Esses estudos – como a maioria daqueles sobre segregação – não colocam a segregação num contexto histórico nem a articulam com o restante da estrutura urbana, como também não mostram explicitamente (às vezes deixando apenas subentendidas) as articulações entre a segregação e as esferas econômicas, políticas e ideológicas da sociedade. Enfim, não explicam esse tipo particular de segregação, limitando-se a articulá-lo ao advento da segurança, da violência urbana, dos interesses imobiliários, da cultura e dos novos valores por esses criados e/ou divulgados. (VILLAÇA, 2011, p.39).

Conforme Villaça (2011), a segregação urbana (socioespacial) deve ser pensada por região, possibilitando assim a articulação com toda a estrutura urbana atrelada aos fatores políticos, ideológicos e econômicos. As camadas de alta renda costumam se concentrar perto uma das outras devido a sua capacidade econômica semelhante, e é mais confortável para eles habitarem com cidadãos da mesma posição social e cultural. As áreas da cidade consideradas nobres, abarcam bairros constituídos por camadas de alta renda, e por serem áreas com terrenos ou casas de preços muito elevados, apenas aqueles com alto poder aquisitivo residem ali, mesmo que residualmente, existam moradores de baixa renda. Constata-se que nestas áreas existem uma gama de comércios e serviços específicos para esta classe, como escolas particulares, academias de judô, de balé, médicos, dentistas, locais específicos para a

diversão, natação, clínicas e outros serviços coletivos e privados mais utilizados pelas camadas de alta renda. Ou seja, há uma acessibilidade aos meios de consumo muito maior que as camadas de baixa renda. Como se não bastasse, os aparelhos infraestruturais do espaço urbano que melhor funcionam, estão localizados próximo a estas regiões, devido ao poder político dessas camadas que determinam sua localização como afirma Villaça (2011):

Ao comandar a produção do espaço urbano, a classe dominante comanda não só a sua produção material e direta, seu valor e seu preço (comandando o mercado imobiliário). Comanda também as ações do Estado sobre esse espaço (legislação urbanística, localização dos aparelhos de Estado, produção do sistema de transportes etc.) e ainda a produção das ideias dominantes a respeito dele. Tudo isso na verdade é o que especifica o espaço urbano. (VILLAÇA, 2011, p.53)

Então, o Estado se impõe sobre a sociedade com suas instituições, fazendo-nos pensar que é imparcial e independente, mas na realidade está a defender implicitamente os interesses das classes que o dominam (HARVEY, 2006). E isso se manifesta no espaço urbano.

O então prefeito (1997-2004) de Campo Grande/MS, se utilizava do termo “desfavelização” buscando expressar a suposta imparcialidade do poder público na remoção de moradores em áreas de risco. A intenção era acabar com as favelas em Campo Grande/MS tornando-a a primeira capital sem favelas do Brasil, e ainda dar moradia digna para os moradores de baixa renda e que ocupavam áreas de risco (margens de córregos). Nessa política, os moradores eram removidos para bairros de casas populares feitas pelo governo, sem meios de consumo coletivo próximos, com infraestrutura precária, longínquos, com baixo atendimento de transporte coletivo, ou seja, uma espécie de confinamento.

Nesse processo de (des)reterritorialização (HAESBAERT, 2007), as áreas onde moravam esses cidadãos receberam elevado investimento numa política de urbanização de fundos de vale. Na prática, os moradores de baixa renda foram “expulsos” daquelas áreas⁵, para dar lugar aos moradores que podiam pagar pelos edifícios e condomínios fechados que ali se instalaram. Portanto, a melhoria no tecido urbano realizada pelo poder público passa para o ideário coletivo como se fosse para todos, porém constata-se que as grandes construtoras, os especuladores imobiliários e as camadas de média/alta renda são as mais beneficiadas. Sendo assim, nesse caso, confirma-se a teoria marxista de Estado, pois “os

⁵ O barro Moreninhas e Centro-Oeste (ao qual pertence o loteamento estudado), são na verdade conjuntos habitacionais que receberam moradores de muitas áreas consideradas de risco e são muito antigos, datados dos anos 70 em diante. Esses moradores vieram de locais e situações diferentes, assim, torna-se difícil precisar quais eram essas áreas.

interesses de classe são capazes de ser transformados num ‘interesse geral ilusório’, pois, a classe dirigente pode, com sucesso, universalizar suas ideias como ‘ideias’ dominantes” (HARVEY, 2006, p.81).

Pode-se entender então que, basicamente, segregação socioespacial é um dispositivo de controle utilizado pelas camadas de alta renda para se dissociarem e distinguirem do restante da sociedade, e ainda facilitarem sua vida, pois, os aparelhos infraestruturais e meios de consumo coletivos públicos e privados lhes são mais acessíveis. E num plano mais teórico, a segregação socioespacial torna-se um instrumento eficaz na formação de mão de obra barata, e por conseguinte, exército industrial de reserva. A ausência do poder público na forma de políticas sociais, aliada a deficiência de mobilidade e acessibilidade da população, deixam essas áreas sob outras lógicas territoriais, como a do crime por exemplo. Não é por acaso que os bairros no entorno (Moreninhas, Centro-Oeste, Los Angeles entre outros) do loteamento, bem como o próprio, são reconhecidos como perigosos.

Transporte público e interações espaciais

O conceito de interações espaciais tem sido entendido, basicamente, como simples deslocamentos. Entretanto, Silveira e Cocco (2010) e Aredes (2012) romperam com esse pensamento simplista e avançaram com base nas contribuições de vários autores, entre eles, Corrêa (1997) e, especialmente, Cheptulin (1982 apud COCCO, 2011), bem como no materialismo dialético. As interações espaciais são de natureza transformadora, como afirma Cheptulin (1982):

A interação conduz à modificação dos corpos ou aspectos em interação, assim como o aparecimento de novos fenômenos e à passagem de um estado qualitativo a outro. Por exemplo, a interação das classes antagônicas condiciona o aparecimento do Estado, a mudança do sistema social e de estado e a passagem da sociedade de uma formação sócio-econômica a outra (CHEPTULIN, 1982, p. 231, apud COCCO, 2011, p. 42-43).

Na perspectiva dialética materialista, as interações criam um elemento novo, mesmo que possua algumas características iniciais, é um elemento novo. Dessa forma, as interações espaciais deixam de ser entendidas como simples deslocamento, e passam a ser produtoras de espaço (AREDES, 2012). As interações espaciais são fundamentais para a reprodução do capital, bem como para a reprodução social e atenuamento, quando bem ministradas, das desigualdades socioespaciais que fragmentam o espaço. Para Cocco (2011), as interações

espaciais são capazes de romper com este processo, transformando toda a base socioespacial, socioeconômica e cultural das populações. Embasado em Draibe (1993), afirma:

Ademais, o próprio acesso da população às outras partes da cidade, isto é, às oportunidades de emprego, equipamentos de lazer, de aperfeiçoamento pessoal, de equipamentos coletivos essenciais à sua reprodução social seriam facilitados mediante a provisão de sistemas de transporte, produzindo efeitos positivos sobre o rompimento da reprodução intergeracional da pobreza (DRAIBE, 1993, p. 46 apud COCCO, 2011)

A dificuldade ao acesso as outras partes da cidade influencia diretamente na qualidade de vida das populações de baixa renda que, geralmente, moram em áreas afastadas do centro onde estão localizados os principais meios de consumo e trabalho. Geralmente os bairros que habitam não possuem equipamentos infraestruturais e meio de consumo coletivos públicos e privados básicos, e quando existem são precários, a frequência de veículos coletivos é muito baixa, o que isola os moradores. Muitos deles têm o transporte coletivo como único meio de transporte para se deslocarem para trabalhar, procurar emprego e terem acesso a lazer e cultura noutras partes da cidade.

O transporte coletivo, em tese, serve para o deslocamento da força de trabalho até os meios de produção, ou seja, para atender a produção e reprodução do capital (COCCO, 2011). Dentro das relações trabalho-capital ocorridas no espaço urbano, identificam-se as racionalidades duras e as racionalidades moles (SANTOS, 2008). Isso significa, basicamente, que para a mobilidade do capital exige-se eficiência e qualidade, em contraponto, para a mobilidade da força de trabalho, verifica-se baixos investimentos, precariedade e ineficiência (COCCO, 2011). Tem-se notado volumosos investimentos público-privados para a fluidez do capital na construção de infraestruturas, não para a força de trabalho, mas para a circulação desse capital.

Ao se olhar toda a configuração territorial, constata-se que os sistemas de transporte não são eficientes devido ao fato de, no discurso do empresário capitalista, serem pouco lucrativos⁶, e ainda pode-se constatar que o capital determina essa configuração. Segundo Villaça (2011) se referindo à cidade de São Paulo, o próprio desenvolvimento de uma rede de comércio e serviços para atender a população não se deu devido a pobreza daquela região (Zona Leste). Essa lógica se aplica também ao transporte coletivo urbano. A baixa frequência

⁶ O grande capital, pelo menos no seu discurso, dá a entender que não há muita rentabilidade nos meios de consumo coletivos, pois não é possível individualizar a oferta. Assim, é deixado para o “pequeno” capital (setor de transporte coletivo) a exploração desse mercado.

e precariedade dos veículos nas regiões longínquas da cidade estão ligadas diretamente a essa lógica. O grande capital não enxerga rentabilidade no investimento nos meios de consumo coletivos, pois esses serviços atendem a todos, sem individualização da oferta, assim, abrange tanto o trabalhador produtivo quanto o improdutivo. Na relação conflituosa capital-capital, existe o grande capital que precisa da força de trabalho, ao passo que o capital que oferece a mercadoria-serviço de transporte precisa reproduzir seu capital. Como se opera num setor de meios de consumo coletivo, para ocorrer índices mais elevados de lucro, faz-se um processo de “torsão” onde a precarização, sucateamento, baixa qualidade e indisponibilidade dos serviços oferecidos ajudam a diminuir os custos operacionais (COCCO, 2011).

A mutilação do valor de uso complexo do transporte público se dá comumente mediante aviltamento da qualidade, com supressão de horários, número de veículos (ônibus ou vagões), superlotação (com redução do conforto) e utilização de veículos já depreciados na produção do serviço, entre outras formas de reduzir os custos do sistema. A supressão da qualidade pode chegar a níveis extremos quando amparada por modelos de concessão já ultrapassados, veja-se, por exemplo, o caso da concessionária Supervia S.A. no Rio de Janeiro, cujos trens trafegam em superlotação freqüentemente, levando a situações extremas como agressões de funcionários da própria operadora para que os usuários do serviço se “apertem” dentro dos vagões. Trata-se de um caso de investimentos quase nulos no sistema e no treinamento de pessoal, em prejuízo da força de trabalho usuária, ou seja, as *interações espaciais* da força de trabalho são preteridas e desvalorizadas. (COCCO, 2011, p.55)

Segundo Grotta (2005), outro fator que reconfigura o espaço, é a circulação sob a lógica capitalista. A cultura do veículo particular fez com que as vias públicas servissem para a circulação de veículos individuais. A acessibilidade da cidade atual está mais relacionada ao veículo particular, que oferece autonomia, flexibilidade e privacidade, enquanto o espaço oferece apenas a via pública. O transporte particular gera sensação de privacidade e como consequência, surge o que o autor chama de “mundo interior”, onde há uma espécie de ruptura da relação interpessoal direta entre os cidadãos do mesmo espaço, ao contrário do transporte coletivo que “força” as pessoas a se relacionarem. O referido autor ainda aplica o conceito de nulidade de Lefebvre (2006) devido ao espaço, cada vez mais fluido, não ser capaz de oferecer a socialização.

A necessidade do capital de se reproduzir num volume cada vez maior, faz com que estratégias para a maximização dos lucros sejam aplicadas, provocando o esfacelamento

qualitativo do serviço ofertado à população. Essas medidas comprometem as interações espaciais e contribuem para a segregação de determinadas áreas que, do ponto de vista do capital, são pouco lucrativas⁷.

Um serviço eficiente de transporte coletivo urbano influencia diretamente as interações espaciais, e tem como consequência imediata o desenvolvimento econômico e social, acessibilidade e mobilidade da população, e entre outras, articula e integra as áreas outrora segregadas. Entretanto, as empresas concessionárias de transporte coletivos tem adotado estratégias questionáveis sob a justificativa de maior eficiência operacional e controle de aumento da tarifa (COCCO, 2011). Várias denúncias dos jornais eletrônicos e *blogs* de Campo Grande/MS têm revelado que estratégias como remodelagens de linhas, renovação da frota com veículos reformados ou trazidos de outros estados, veículos fora do prazo estabelecido por lei entre outros artifícios tem como objetivo a diminuição dos custos e maximização do lucro.

O Parque Novo Século

O Parque Novo Século é um loteamento do bairro Centro-Oeste, área urbana de Campo Grande/MS fundado no ano de 2002. Segundo o censo de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)⁸, a população total é de 545 pessoas em 165 domicílios com 248 pessoas com renda de até 2 mil reais por mês⁹ (SISGRAN, 2016). O recorde espacial desta pesquisa compreende este loteamento, onde 100 moradores foram entrevistados.

⁷ São pouco lucrativas porque são áreas de camadas de baixa renda, ou seja, não produzem lucros consideráveis para as empresas de transporte, logo, não é interessante para as empresas a melhoria de transporte nestas regiões. Os veículos utilizados para atender a essas regiões (linhas alimentadoras) são geralmente os mais antigos da frota. É comum encontrar em Campo Grande/MS veículos com dez anos de uso (idade limite de acordo com a Lei Municipal 4584/07). Então, para atender os espaços mais carentes, usa-se os ônibus velhos e depreciados mantendo “protegidos” os ônibus “novos” da utilização intensa e desgaste.

⁸ Os dados foram refinados pelo SISGRAN.

⁹ Apenas 26 pessoas tem renda de 2 a 3 mil reais, e 6 pessoas com renda de 3 a 5 mil reais.

Imagem 1- Loteamento Parque Novo Século

Fonte: Qgis; Google (2016)

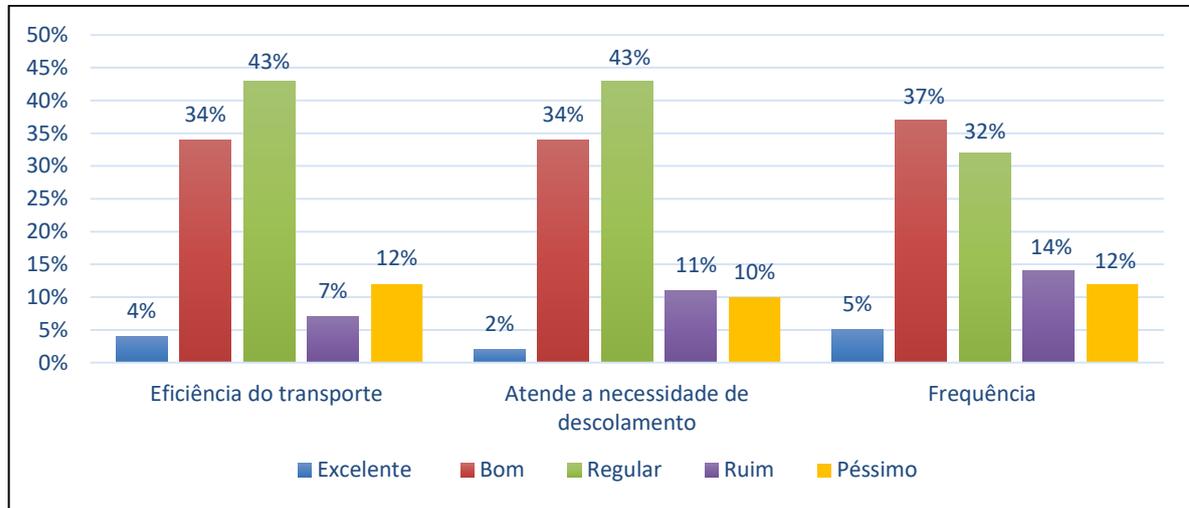
Organização: Cavalcante, W. (2016)

O loteamento é circundado por uma mata fechada e tem acesso a avenida Guy Marques. Existe também a garagem da Viação Cidade Morena, uma das empresas que compõe o Consórcio Guaicurus, fica ao lado do loteamento. Existe ainda um problema ambiental que está inquietando os moradores do loteamento. Como pode-se ver nitidamente na imagem 1, existe uma erosão enorme que tende a engolir o loteamento.

Eficiência, frequência e atendimento a necessidade de transporte coletivo

O formulário da pesquisa foi aplicado entre os dias 24 de agosto e 11 de setembro de 2016, com o objetivo de entender se existe um processo de segregação socioespacial no recorte espacial proposto. Curiosamente, as questões relacionadas a qualidade do transporte contrariaram a hipótese inicial, conforme o gráfico 1.

Gráfico 1 – Parque Novo Século: eficiência, frequência e atendimento as necessidades de transporte coletivo.



Fonte: Dados da pesquisa (2016)

Organização: Cavalcante, W. (2016)

Ao contrário do que se imaginou, a maioria dos moradores classificou em bom e regular a eficiência (34% e 43% respectivamente) do transporte bem como a frequência (37% e 32%) e ainda o atendimento deste à necessidade de deslocamento da população (34% e 43%).

Constatou-se, entretanto, que as razões para esta satisfação da população estão ligadas ao retorno de uma linha que fora tirada pela concessionária e, sobretudo, ao elevado nível de motorização individual que fez com que os moradores não tivessem noção clara da situação em que se encontra o transporte coletivo.

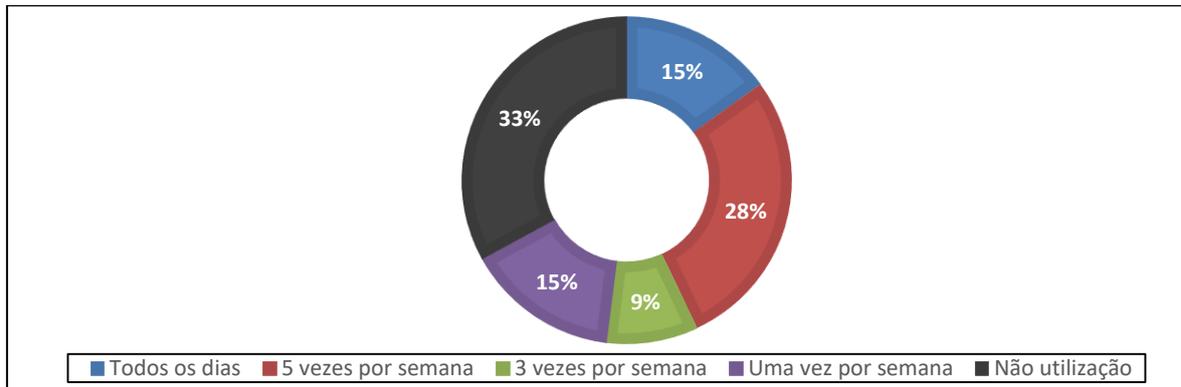
Atualmente, o loteamento conta com duas linhas que passam num intervalo de 35 até 45 minutos respectivamente. Analisando as tabelas de horários da Agetran, nota-se que a linha 123 opera apenas nos horários de pico e sábado de manhã, como será tratado especificamente adiante.

Destino e frequência na utilização do transporte coletivo

Ainda com relação a empiria, constatou-se que 39% dos moradores entrevistados do loteamento Parque Novo Século, utilizam o transporte coletivo para ir ao trabalho, 14% ir ao médico, 5% aos locais de lazer e 2% para procurar emprego. Ainda 40% deles utilizam o transporte para atividades diversas, entre outras, ir à escola, universidade, pagar contas. A alta

porcentagem de utilização com a finalidade de ir ao trabalho, confirma o papel do transporte coletivo como transportador de massa laboral aos meios de produção, atendendo portanto, aos interesses do grande capital (COCCO, 2011). Quanto à frequência dessa utilização, o gráfico 2 mostra que 33% dos moradores entrevistados, não utilizam o transporte coletivo. Eles fazem parte dos 81% dos participantes¹⁰ da pesquisa que têm algum tipo de veículo automotor.

Gráfico 2 – Parque Novo Século: frequência na utilização.



Fonte: Dados da pesquisa (2016)

Organização: Cavalcante, W. (2016)

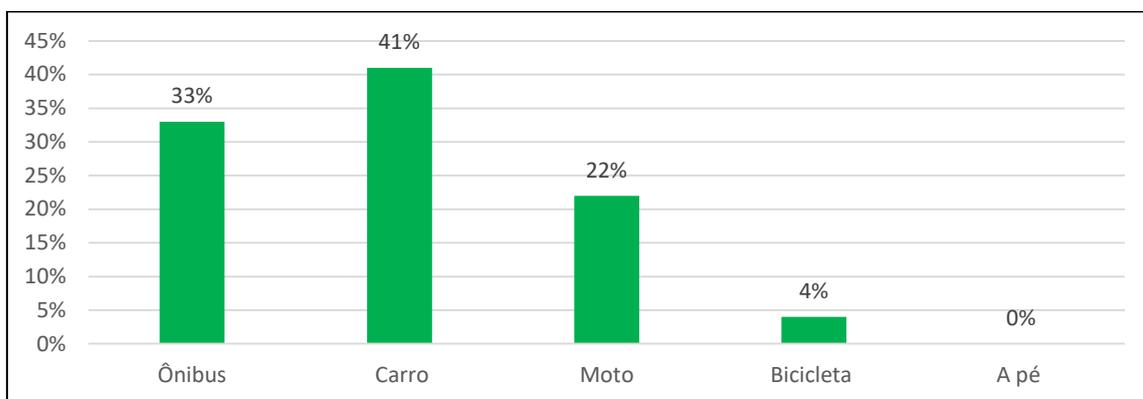
Conforme o gráfico 2, 33% dos moradores entrevistados não utilizam o transporte coletivo nem mesmo uma vez por semana, estes provavelmente optam por seus veículos automotores. Em contrapartida, são 15% que utilizam todos os dias e outros 28% que fazem uso cinco vezes por semana, o que dá um total de 43% de usuários assíduos do transporte público coletivo. É válido esclarecer que o gráfico 2 é composto por informações mais específicas do morador entrevistado, ou seja, representa a realidade individual do morador. Já o gráfico 3, que será tratado adiante, representa a realidade de família do morador entrevistado. Em campo, houveram entrevistas cujo morador utilizava cinco vezes por semana o transporte coletivo, mas sua família detinha veículo particular que também era utilizado todos os dias por um membro da família. Para definir qual seria o principal meio de transporte da família, o critério foi a opinião pessoal do morador sobre sua própria realidade, e também o veículo capaz de transportar todos os membros da família juntos.

¹⁰ De todos os participantes, 38% tem carro, 16% motocicleta, 27% carro e motocicleta, 8% bicicleta e 11% nenhum veículo.

Meios de transporte familiar e isolamento

No caso do recorte espacial proposto, os moradores entrevistados desta região têm o carro como principal meio de transporte familiar. Mesmo assim, 33% dos participantes da pesquisa afirmam que o principal meio de transporte da sua família é o transporte coletivo urbano, como ilustra o gráfico 3.

Gráfico 3 – Parque Novo Século: principais meios de transporte das famílias.



Fonte: Dados da pesquisa (2016)

Organização: Cavalcante, W. (2016)

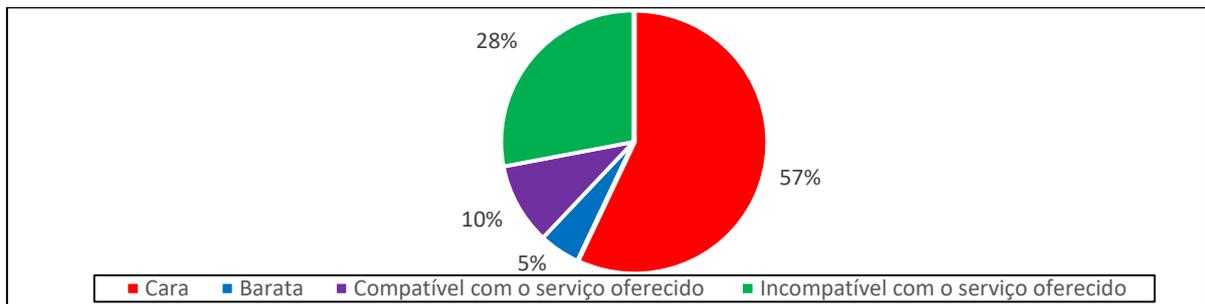
Apesar de haver satisfação dos moradores em relação a qualidade do transporte coletivo, a maioria utiliza o transporte individual. Esta situação se explica pela autonomia e flexibilidade que os veículos automotores particulares proporcionam, atrelada ao alto custo da tarifa do transporte coletivo (GROTTA, 2005).

Arede (2012), que analisa as interações espaciais na perspectiva do transporte aéreo, afirma que a política macroeconômica do governo Lula da Silva proporcionou novas dinâmicas territoriais entre os anos 2003 e 2008, produzindo emprego e renda. Atrelado a isso, houve um aumento da renda através da ampliação da jornada de trabalho, ou seja, maior exploração da força de trabalho.

Essa ascensão social nos últimos anos está diretamente ligada ao crescimento da frota de veículos automotores. Entre 2001 e 2012, a frota saltou de 34,9 para 76,1 milhões de veículos, num crescimento de 138,6% nesse período, coincidindo com o período de equilíbrio macroeconômico do país (OBSERVATÓRIO, 2013; AREDES, 2012). Desta forma, a ascensão social dos últimos anos, juntamente com o baixo nível de qualidade, ineficiência e

custos elevados do transporte coletivo, provocaram o aumento da mobilidade individual. O gráfico 4 ilustra que 57% dos entrevistados considera cara a tarifa, e outros 28% incompatível com o serviço oferecido. Assim, correlaciona-se a aquisição do veículo automotor particular com a ascensão social junto com o alto custo da tarifa, estes como fatores que contribuíram para a elevada mobilidade individual nesta pesquisa.

Gráfico 4 – Parque Novo Século: consideração acerca do preço da tarifa.

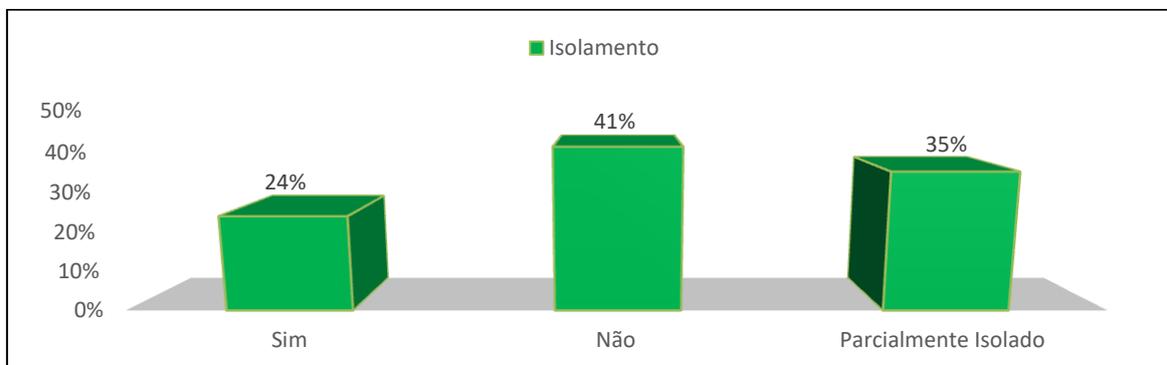


Fonte: Dados da pesquisa (2016)

Organização: Cavalcante, W. (2016)

A porcentagem de 63%¹¹ das famílias que consideram o veículo automotor particular seu principal meio de transporte, levando em conta ainda que 81% do total das famílias entrevistadas possuem veículo automotor, aponta para uma mobilidade individual. Desse modo, a percepção de isolamento dos moradores do loteamento torna-se comprometida. O gráfico 5 mostra que 41% dos moradores entrevistados não se sentem isolados do restante da cidade.

Gráfico 5 – Parque Novo Século: percepção de isolamento dos moradores.



Fonte: Dados da pesquisa (2016)

Organização: Cavalcante, W. (2016)

¹¹ Porcentagem obtida através da soma dos dados: 41% carro e 22% moto.

O gráfico 5 apresenta o resultado geral das interações espaciais sobre o consciente coletivo dos moradores entrevistados. Uma vez que há um elevado nível de motorização individual, a sensação de integração a malha urbana é maior, pois o morador tem acesso a qualquer parte da cidade com um veículo particular sem muito esforço. Mesmo assim é significativo o percentual de 24% dos moradores entrevistados que se sentem isolados, e ainda outros 35% que se sentem parcialmente isolados, o que clarifica a importância das interações espaciais, pois mesmo com um alto nível de motorização individual, boa parte dos moradores se sentem isolados. Sendo assim, há um processo de segregação socioespacial atenuado pelo alto nível de motorização individual dos moradores do loteamento Parque Novo Século.

Lacunas temporais e segregação

Foi constatado durante as visitas ao campo de pesquisa, que o loteamento Parque Novo Século, é composto por dois grupos principais: os que adquiriram o terreno e fizeram suas casas (A) e os contemplados por casas construídas pelo poder público municipal (B). Notou-se que a subárea do loteamento que corresponde ao grupo A é composta por moradores ligeiramente mais abastados com moradias melhor estruturadas, algumas com dois carros na garagem. Há também muitos terrenos vazios e algumas casas recém construídas para vender, indicando possível especulação imobiliária. A subárea B, possui densidade demográfica maior, e as casas são humildes e menores com arquitetura padronizada, algumas sem qualquer veículo automotor ou com veículos já bastante depreciados.

A área não é equipada com local coletivo de lazer, sendo que 23% dos moradores entrevistados raramente utilizam os locais de lazer dos bairros circunvizinhos¹². Existe um local destinado para uma futura praça, mas enquanto isso não ocorre, os jovens improvisam¹³, no meio da rua ou em campo de terra batida, o lazer.

Outros 79% dos moradores entrevistados fazem a compra de alimentos nos bairros circunvizinhos, pois os locais disponíveis no loteamento não atendem totalmente as necessidades. Segundo os moradores, é recorrente o uso dos mercados do bairro Moreninhas,

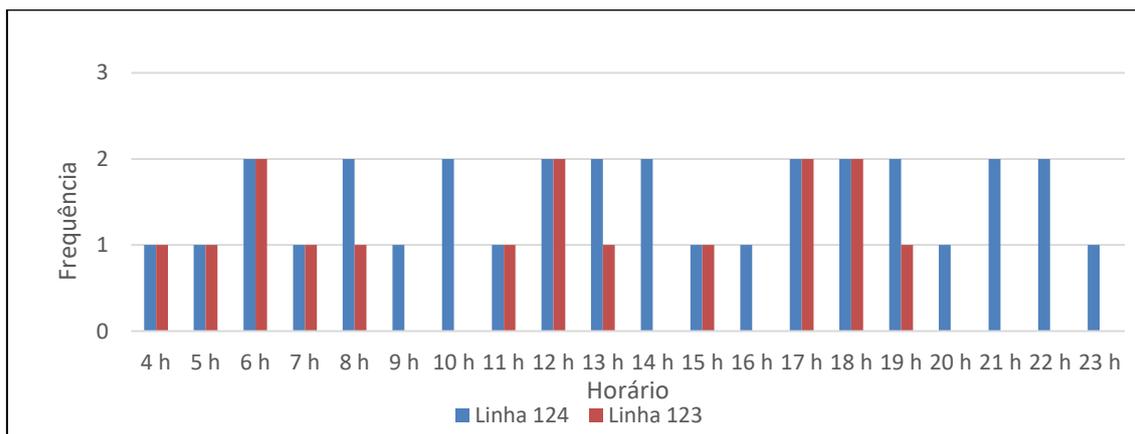
¹² Bairro Moreninhas, bairro Centro-Oeste, Los Angeles, Vila Cidade Morena, Vila Santa Felicidade entre outros.

¹³ São 8% o percentual de moradores entrevistados que utilizam locais improvisados de lazer no loteamento.

Atacadão (rede atacadista de supermercados)¹⁴ e principalmente o recém inaugurado Fort Atacadista bem próximo ao recorte espacial.

Entretanto, no recorte proposto, ocorre a segregação socioespacial devido, em parte, ao abandono do poder público quanto a infraestrutura, pois, não é uma região ocupada por camadas de alta renda, aliado ao processo de urbanização dispersa (VILLAÇA, 2011; COCCO, 2011). Os 33% dos moradores entrevistados que têm o transporte coletivo como meio principal de transporte, tem sua mobilidade afetada pelos horários de circulação dos ônibus. Vale lembrar que a frequência na utilização do transporte coletivo corresponde a 43% (15% todos os dias e 28% cinco vezes por semana) que o utilizam assiduamente, o que reforça a ideia da segregação socioespacial sobre os que mais utilizam o transporte público coletivo.

Gráfico 6 – Parque Novo Século: horários de passagem dos ônibus de segunda à sexta.



Fonte: AGETTRAN (2016)

Organização: Cavalcante, W. (2016)

Nota-se que a oferta de ônibus é maior somente nos horários de pico, conforme o gráfico 6. A linha 123 funciona criando lacunas temporais no entre pico. Esta linha é importante porque vai para o bairro Moreninhas que exerce centralidade devido aos equipamentos comerciais e coletivos dispostos no território. Moradores do loteamento e também trabalhadores da Empresa Energisa¹⁵ que moram nesse bairro, estariam com a mobilidade afetada com a supressão de horários.

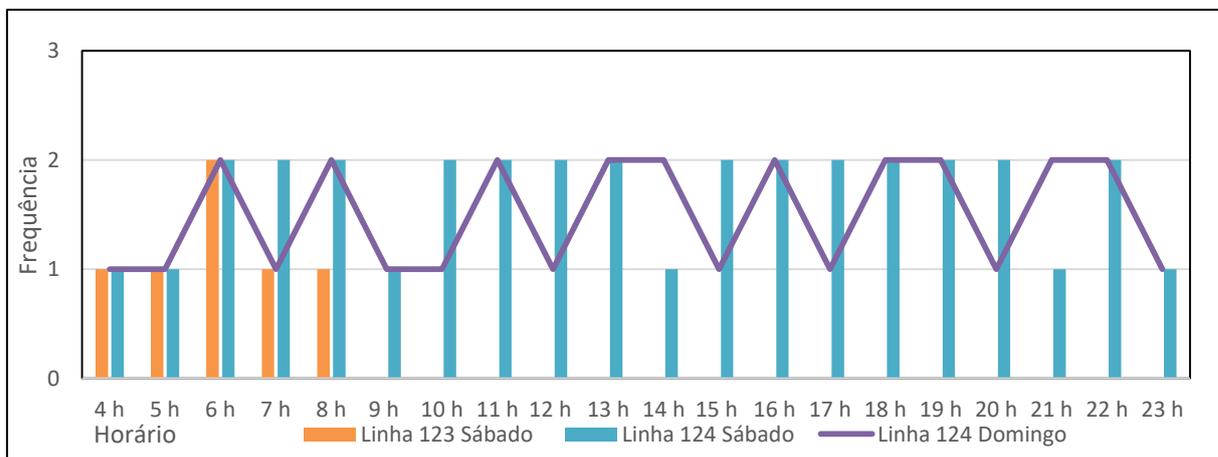
¹⁴ Antes da inauguração do mercado Fort Atacadista que fica a apenas 2 km do recorte espacial da pesquisa, grande parte dos moradores adquiriam alimentos no Atacadão da Avenida Costa e Silva, distante cerca de 8,5 km, pois alegavam que neste mercado, os preços são mais acessíveis.

¹⁵ Empresa concessionária de energia situada ao lado do loteamento. As linhas 123 e 124 passam na frente da empresa para atender a demanda por transporte de parte de seus funcionários.

As duas linhas que atendem o loteamento estão em atividade num período que preenche 20 horas, isto é, para cada hora há pelo menos um ônibus ofertado. A linha 123, produz lacunas temporais que somam 8 horas como mostrado no gráfico 6. Isso prejudica enormemente a mobilidade e acessibilidade dos 33% dos moradores entrevistados que tem o ônibus como principal meio de transporte, estes oriundos da subárea B. Ainda existem os estudantes do loteamento que estudam nas escolas situadas no bairro Moreninhas e Vila Cidade Morena, que também estariam desassistidos durante a noite, uma vez que esta linha não funciona após às 19 horas.

A linha 124 opera com maior frequência nos horários de pico, como mostrado no gráfico 6. Considerando que a linha 123 não funciona em alguns horários e a linha 124 diminui as frequências no entre-pico, tem-se lacunas temporais que afetam diretamente a mobilidade e acessibilidade da população. Desta forma, a participação do transporte coletivo na segregação socioespacial, ocorre principalmente sobre os 33% dos moradores que têm o ônibus como principal meio de transporte. Isso se torna mais severo quando se considera que 11% dos moradores entrevistados não possuem qualquer veículo, nem mesmo bicicleta¹⁶.

Gráfico 7 – Parque Novo Século: horários de passagem dos ônibus de sábado e domingo.



Fonte: AGETTRAN (2016)

Organização: Cavalcante, W. (2016)

Conforme o gráfico 7, aos sábados e domingos a situação é ainda mais grave, pois a linha 123 funciona somente das 4 às 8 horas da manhã aos sábados. Como já salientado, essa

¹⁶ Esse percentual sobe para 19% se considerar que 8% dos entrevistados possuem somente bicicleta. São 38% que possuem carro, 16% que têm moto e outros 27% que têm moto e carro.

linha vai para o bairro Moreninhas, que exerce centralidade sobre todas as vilas da região pela sua capacidade estrutural mais organizada e dinamismo comercial. Neste bairro existe o Parque Estadual Jacques da Luz que abriga eventos desportivos além de ser local específico de lazer. Entretanto, os moradores do loteamento estudado, estariam com a acessibilidade a esse local de lazer afetada devido a limitação operacional da linha 123 aos sábados. Pode-se ressaltar um ponto positivo no tocante a frequência da linha 124 aos sábados que é maior, talvez para suprir a falta da outra linha suprimida. Porém, aos domingos, não há funcionamento da linha 123, operando apenas a linha 124 que possui maior frequência nos períodos da tarde e noite.

Portanto, a segregação socioespacial ocorre no loteamento Parque Novo Século, principalmente sobre os 33% dos moradores entrevistados que têm o ônibus como principal meio de transporte. A maior parte da população deste loteamento não se sente isolados por razão do alto grau de motorização individual impulsionada pela política macroeconômica do governo Lula da Silva, como já salientado. Apesar da constatação deste processo, pode-se afirmar que houve uma pequena melhoria naquela região, pois, a instalação do mercado Fort Atacadista propiciou maior oferta de alimentos. Cabe ressaltar também que na percepção de parte dos moradores entrevistados, a adição da linha 124 reduziu o problema de mobilidade e de interações espaciais do loteamento Parque Novo Século.

Considerações finais

No presente trabalho, procurou-se entender se há um processo de segregação socioespacial no recorte proposto, através do transporte coletivo. A hipótese inicial estava respaldada na ideia de que, devido ao aparente afastamento e isolamento, as empresas concessionárias não teriam interesse em operar com eficiência nesse loteamento que é composto essencialmente por camadas de baixa renda, com baixa densidade demográfica e sem asfalto¹⁷, produzindo a segregação socioespacial. Todavia, com as informações coletadas em campo, constatou-se que o alto grau de motorização individual, provocou elevado nível de mobilidade individual dos moradores, intensificando as interações espaciais. Como já salientado, as interações espaciais têm capacidade transformadora, e no caso do recorte estudado, o resultado da dialética que o transporte individual produziu, foi sobretudo, no

¹⁷ As vias sem asfalto são impactantes nos gastos com manutenção devido ao maior desgaste nas suspensões dos veículos gerando maiores custos operacionais.

consciente coletivo dos moradores. Constatou-se *in loco*, que grande parte dos moradores que têm veículos automotores, não se importam sobre o nível de qualidade do transporte no loteamento. Alguns, com “semblante de superioridade”, veem com certo desdém o transporte coletivo, gabando-se por terem veículos automotores. Não estão plenamente cômicos que um transporte ineficiente e caro, induz ao transporte individual.

Isso, conseqüentemente, se manifesta num trânsito lento, denso e perigoso, refletindo diretamente em sua qualidade de vida. Dos entrevistados, 41% tem o carro como principal meio de transporte, e outros 22% a moto, percentuais diretamente ligados aos 41% dos que não se sentem isolados. Mesmo que o loteamento seja precário em infraestrutura urbana e esteja relativamente isolado, as interações espaciais, por meio do transporte individual, produziram no consciente coletivo a sensação de inclusão ao restante da malha urbana. Essa individualização do transporte gerou, por fim, essa altivez de espírito por parte dos moradores entrevistados, além de romper com as relações interpessoais como apontado, anteriormente, por Grotta (2005). Portanto, as interações espaciais tiveram o papel de formar um consciente coletivo, em certo ponto, altivo e individualista, ao passo que também produziu na maior parte dos moradores entrevistados, a sensação de inclusão.

Os 33% que têm o ônibus como principal meio de transporte, têm a mobilidade e a acessibilidade afetada devido à baixa frequência das linhas, sobretudo, a linha 123 que não opera plenamente em todos os horários. Aos sábados a linha opera parcialmente, e aos domingos deixa de operar completamente. Essa linha liga o loteamento às Moreninhas, bairro que exerce centralidade tornando-o fundamental para o atenuamento da segregação socioespacial. Dessa forma, a segregação se faz, especialmente, sobre esses 33% que dependem do transporte público, e é ainda mais severa sobre 11% que não tem qualquer tipo de veículo e dependem exclusivamente do transporte coletivo para ter acesso a outras partes da cidade.

A questão do transporte público coletivo urbano é um problema de escala nacional, oriundo, entre outros elementos, do capital monopolista que se articula com o poder político para sua sustentação. Entretanto, a firme iniciativa da Prefeitura de Maricá/RJ, cidade litorânea do estado do Rio de Janeiro com 127 mil habitantes, é um exemplo real de que é possível democratizar o acesso à cidade, principalmente para as camadas de baixa renda. Em 2014, conforme matéria da revista Cartacapital (2015), o então prefeito Washington Quaquá (PT-RJ), rompeu com o oligopólio de 40 anos das empresas concessionárias ao criar a

Empresa Pública de Transporte (EPT), para operar gratuitamente. Com recursos provenientes dos *royalties* do petróleo, contratou-se 29 motoristas por intermédio de concurso público, para operar 10 ônibus¹⁸ num regime de 24 horas. Todos os veículos são novos, equipados com ar condicionado e elevador para deficientes físicos. Os impactos dessa medida foram imediatos tanto na perspectiva econômica quanto na social. Segundo relatos dos maricaenses, os mais pobres não tinham condições de ir à praia com toda a família, devido ao preço da tarifa ser muito elevado. Com a nova política de mobilidade, aumentou o fluxo de pessoas nas praias da cidade, sobretudo dos mais pobres, até mesmo pessoas de cidades circunvizinhas, pois a empresa EPT também opera em linhas intermunicipais. Vale ressaltar que a EPT tem enfrentado constantes suspensões judiciais impetradas pelas empresas concessionárias. Uma das justificativas para a suspensão do serviço foi a concorrência desleal que estaria colocando em risco o equilíbrio financeiro e o investimento dos empresários.

Portanto, fica claro que a lógica de reprodução do capital num caráter capitalista monopolista domina o transporte público coletivo urbano brasileiro. Tal dominação que se respalda claramente no poder político, e no caso citado anteriormente, também no poder judiciário que suspendeu um serviço público essencial para a reprodução social, em favor da reprodução do capital. Segundo Cocco (2011), os interesses privados sedimentados por monopólios quase vitalícios e muitas vezes sem processo de licitação que influenciam as políticas públicas para a organização do sistema de transporte público.

Referências bibliográficas:

AREDES, Airton. **Transporte aéreo no Brasil:** a dinâmica dos fluxos turísticos por voos regulares, *charter* e fretamentos domésticos de passageiros. Doutorado (Tese) Presidente Prudente/SP, Faculdade de Ciência e Tecnologia Campo Presidente Prudente, Universidade Estadual Paulista, 2012.

AGETTRAN E AS GESTÕES MÃOS DE TESOURAS. *Blog* Ligados no transporte: onde a notícia é apurada de verdade. Disponível em: <<http://ligadosnotransportecg.blogspot.com.br/2016/06/agetran-e-as-gestoes-mao-de-tesoura.html>> Acesso em: 15:01h, de 04 de julho de 2016.

¹⁸ Foram investidos 5 milhões de reais na compra dos ônibus no ano de 2014. Em 2016 a empresa já conta com 23 ônibus novos, todos com ar condicionado e equipados com elevadores para deficientes físicos.

AGENTRAN E AS GESTÕES MÃO DE TEROURA. *Blog Ligados no transporte: onde a notícia é apurada de verdade.* Campo Grande/MS. Disponível em: <<http://ligadosnotransportecg.blogspot.com.br/2016/06/agetran-e-as-gestoes-mao-de-tesoura.html>> Acesso em: 04 de Julho de 2016

AGETRAN, Prefeitura Municipal de Campo Grande/MS. Disponível em: <<http://agetran.ms.gov.br/agetran/>> Acesso em: 04 de Julho de 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de. GOMES, Paulo César da Costa. CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). **Explorações geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-314.

COCCO, Rodrigo Giraldi, **Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente.** Presidente Prudente/SP, 2011. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Ciência e Tecnologia Campo Presidente Prudente, Universidade Estadual Paulista.

CAMPO GRANDE-MS, **Lei Municipal 4.584 de 21 de dezembro de 2007.** Diogrande. **Diário Oficial de Campo Grande/MS,** Poder Executivo, Campo Grande, 21 de dezembro de 2007.

GROTTA, Carlos Alberto Diniz. **O Transporte urbano e a circulação na abordagem espacial: análise do transporte coletivo urbano da região do ABCD, Grande São Paulo.** Presidente Prudente/SP, 2005. Tese (Doutorado). Universidade Estadual Paulista.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo/SP: Annablume, 2006.

HAESBAERT, Rogério da Costa. Concepções de Território para entender a desterritorialização. In: SANTOS [et. al.]. **Território, territórios: ensaios sobre ordenamento territorial.** 3 ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007 [2002].

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.** Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace.* 4º éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

MARICÁ, A CIDADE DO PASSE LIVRE. **Cartacapital**. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/sociedade/marica-a-cidade-do-passe-livre-4100.html>>

Acesso em: 7 de novembro de 2016.

MARICÁ: PREFEITO QUAQUÁ ANUNCIA CASSAÇÃO DA CONCESSÃO DA COSTA LESTE. **Maricainfo**. Disponível em <<http://maricainfo.com/2016/11/07/marica-prefeito-quaqua-anuncia-cassacao-da-concessao-da-costa-leste.html>> Acesso em: 7 de novembro de 2016.

OBSERVATÓRIO das Metrôpoles. **Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil 2001 – 2012 (Relatório 2013)**. Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT). Rio de Janeiro, 2013.

ÔNIBUS GRATUITOS SÃO SUSPENSOS EM MARICÁ, RJ, POR NOVA DECISÃO JUDICIAL. G1. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/noticia/2015/08/onibus-gratuitos-sao-suspensos-em-marica-rj-por-nova-decisao-judicial.html>> Acesso em: 7 de novembro de 2016.

PASSAGEIROS DENUNCIAM EMPRESAS POR ‘ESCONDEREM’ ÔNIBUS NOVOS NA CAPITAL. **Midiamax**. Disponível em: <<http://www.midiamax.com.br/cotidiano/passageiros-denunciam-empresas-esconder-onibus-novos-campo-grande-291422>> Acesso em: 04 de Julho de 2016.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2008.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Gilardi. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. **R. B. Estudos urbanos e regionais**, V. 12, 2010.

SISGRAN, Prefeitura Municipal de Campo Grande/MS, Disponível em: <<http://www.capital.ms.gov.br/sisgran/#/>> Acesso em: 04 de Julho de 2016.

SEMADUR, Prefeitura Municipal de Campo Grande/MS. Disponível em: <<http://www.pmcg.ms.gov.br/SEMADUR>> Acesso em: 7 de novembro de 2016.

VEREADORES DEVEM RECORRER AO MPE PARA INVERTIGAR DENÚNCIA DOS ÔNIBUS MAQUIADOS, **Midiamax**. Disponível em: <<http://www.midiamax.com.br/politica/sem-providencias-veredores-querem-acionar-mp-investigacao-onibus-maquados-304482>> Acesso em: 04 de Julho de 2016.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos avançados**, São Paulo, 2011.

<https://periodicosonline.uems.br/index.php/GEOF/index>

42 ÔNIBUS DEVEM SER TROCADOS NESTE ANO E SERVIDORES DENUNCIAM
'VENCIDOS' NAS RUAS, **Midiamax.** Disponível em
<<http://www.midiamax.com.br/cotidiano/42-onibus-devem-ser-trocados-neste-ano-servidores-denunciam-vencidos-circulando-304489>> Acesso em: 04 de Julho de 2016

*Recebido em 11 junho de 2017.
Aceito em 6 de setembro de 2017.*