

A RELAÇÃO REDE-TERRITÓRIO PARA COMPREENDER A ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE BARREIRAS (BA)*

Iann Dellano da Silva SANTOS

Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Tocantins-
UFT

Endereço eletrônico: iann.dellano@hotmail.com

Resumo

Este trabalho objetivou compreender a organização socioespacial da rede de transporte coletivo no território urbano de Barreiras, com base na lógica da circulação das linhas dos ônibus e nas funções dos agentes sociais envolvidos – empresa, prefeitura e usuários. Questionaram-se o poder público e a empresa a respeito do planejamento de criação das linhas urbanas e o nível de satisfação dos usuários no que se referiu à oferta do serviço de ônibus. Sob o ponto de vista metodológico empírico, a rede foi analisada conforme a proposta apresentada por Corrêa (2012), com ênfase em suas dimensões organizacional e espacial, e o seu mapeamento explanou os espaços abrangidos pelas linhas, permitindo identificar os lugares de maior hierarquia e de não articulação entre elas. A rede foi resultado das estruturas e relações sociais voltadas ao acesso exclusivo à região central da cidade, sem promover integrações distributivas no interior do território urbano, consequência da sua racionalidade.

Palavras-chave: rede, território urbano; transporte coletivo; organização socioespacial; Barreiras.

LA RELACIÓN RED-TERRITORIO A LA COMPRESIÓN DE LA ORGANIZACIÓN SOCIO-ESPACIAL DEL TRANSPORTE URBANO PÚBLICO DE BARREIRAS (BA)

Resumen

Este proyecto tuvo como objetivo comprender la organización socio-espacial de la red de transporte público en el territorio urbano de Barreiras, basado en la lógica del movimiento de las líneas de autobús y funciones de los agentes sociales implicados: empresas, ayuntamiento y usuarios. El gobierno y la compañía fueron interrogados respecto a la creación de las líneas de planificación urbana y el nivel de satisfacción de los usuarios, en cuanto a la oferta de servicios de autobús. Bajo el punto de vista metodológico empírico, se analizó la red según lo propuesto por Corrêa (2012), con énfasis en las dimensiones organizativas y espaciales. El mapeo expuso los espacios fuera de las líneas y permitió identificar los lugares de responsabilidad y la no conexión entre ellas. La red fue resultado de las estructuras y relaciones sociales dirigidas a un acceso exclusivo al centro urbano, pero no desarrolló la integración distributiva dentro del área urbana, consecuente de su racionalidad.

Palabras clave: red; territorio urbano; transporte público; organización socio-espacial; Barreiras.

THE NETWORK-TERRITORY RELATIONSHIP TO UNDERSTAND THE SOCIOESPATIAL ORGANIZATION OF URBAN PUBLIC TRANSPORT IN BARREIRAS (BA) - BRAZIL

Abstract

This paper aims to understand the sociospatial organization of public transport network in the urban territory of Barreiras (BA) - Brazil, based on the logic of bus lines circulation and the roles of the involved social agents: company, municipal administration and users. Questions were made to the public agents and the service company, regarding the planning of the bus lines and the satisfaction level of users with respect to the bus service offer. The public transport network analysis was supported by the empirical method, carried out through the methodology proposed by Corrêa (2012), which emphasizes the spatial and organizational dimensions. The mapping of bus lines led to the definition of the areas having such service places of higher hierarchy and less articulation between the bus lines. The urban public transport of Barreiras is the result of social relationships and structures focused on the exclusive access to downtown, hence it does not promote the distributive integrations in the urban territory as a consequence of its rationality.

* Texto resultado de reflexões e análises realizadas durante a pesquisa acadêmica intitulada “A geografia dos transportes de Barreiras (BA): o acesso à rede de transporte coletivo urbano”, realizada em maio de 2012, na Universidade Federal da Bahia – Instituto de Ciências Ambientais e Desenvolvimento Sustentável (UFBA/ICADS), atual Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB).

Keywords: network; urban territory; public transport; sociospatial organization; Barreiras city (BA) - Brazil.

1- Introdução

A Geografia dos Transportes, originada no auge da filosofia neopositivista em meados do século XX e influenciada pelo positivismo do século XIX, resgatou o estudo referente ao transporte, com base na sua importância para a circulação humana e a interpretação das relações socioespaciais. Nesse sentido, este trabalho abordou o transporte coletivo urbano, na tentativa de interpretar a circulação urbana feita por ônibus em Barreiras, município com 137.467 habitantes (IBGE, 2010) localizado a 860 km de Salvador, na região oeste da Bahia.

A pesquisa objetivou compreender a organização socioespacial da rede de transporte coletivo, de acordo com a lógica da circulação das linhas dos ônibus e os papéis de ação e submissão dos agentes sociais envolvidos, como o questionamento de criação das linhas, o nível de satisfação dos usuários no que se referiu à oferta do serviço de ônibus e o mapeamento da rede. Vale ressaltar que o produto cartográfico explanou os espaços abrangidos pela rede e permitiu identificar os lugares de maior hierarquia das linhas e de não articulação entre elas.

O trabalho se dividiu em seis partes. A primeira é introdutória e aponta o objetivo do texto; a segunda demonstra o procedimento metodológico da pesquisa; a terceira aborda a relação rede-território em uma analogia entre o transporte coletivo e a cidade de Barreiras; a quarta estabelece a análise do objeto (rede de transporte coletivo urbano), sob a proposição metodológica referente à rede geográfica e suas dimensões organizacional e espacial; a quinta ressalta breves considerações; e, por último, há as referências.

2- Materiais e métodos

Resultante de uma pesquisa acadêmica, a rede de transporte coletivo urbano de Barreiras foi abordada sob o viés teórico da relação entre rede e território e analisada conforme a proposta metodológica apresentada por Corrêa (2012), com ênfase em suas dimensões organizacional e espacial.

Para a dimensão organizacional, a pesquisa partiu do método empírico na coleta de informações, com enfoque sobre os três principais agentes sociais envolvidos da rede – prefeitura, empresa e usuários –, por meio da investigação de documentações concernentes ao transporte coletivo no setor público; entrevista com representante da empresa prestadora do serviço de ônibus; e aplicação de questionário em 203 passageiros no interior dos veículos nos momentos de viagens.

As saídas de campo ocorreram nos dias 3, 4, 7, 8 e 9 de maio de 2012 nos turnos matutino (entre 9h e 11h) e vespertino (das 15h às 17h). Não se optou por horários de pico, visto que, no momento de validação do questionário, tais períodos não asseguravam o preenchimento completo de tal instrumento de pesquisa.

Para a dimensão espacial, utilizando-se do mesmo método, foi elaborado o mapa de linhas de ônibus e frequência por meio de material disponibilizado em pesquisa (denominação das ruas dos trajetos) e da observação/anotação de campo, ao acompanhar os trajetos das dez linhas urbanas existentes. Em ambas as dimensões, as informações coletadas foram tratadas qualitativa e quantitativamente, com vistas ao melhor discernimento.

3- A função da rede de transporte coletivo no território urbano de Barreiras

A cidade de Barreiras, localizada na região oeste da Bahia, passou por profundas mudanças sociais, econômicas, culturais e, sobretudo, urbanas nas últimas quatro décadas, decorrentes de ações políticas e econômicas. Num primeiro momento, no início da década de 1970, a construção e pavimentação de rodovias federais entroncadas na cidade e a implantação da sede do 4º Batalhão de Engenharia de Construção, órgão responsável pela execução das obras, motivaram a chegada de aproximadamente mil famílias cearenses, ocasionando um impacto populacional urbano considerável (ALMEIDA, 1995).

Em um segundo momento, na década de 1980, o estímulo da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) à ocupação da fronteira agrícola no cerrado baiano propiciou a inserção do capital de sulistas (DINIZ, 1982) e a apropriação política e simbólica desse grupo em um processo de reterritorialização, com a formação de latifúndios (HAESBAERT, 1995).

De acordo com Santos Filho (1989, p. 93), a modernização da atividade agropecuária na década de 1980 causou mudanças na economia urbana de Barreiras. Ela permitiu a abertura do comércio de bens e serviços para a produção de *commodities*, para o consumo dos “[...] novos agricultores e dos empregados do complexo agroindustrial estendido aos cerrados”, bem como a modernização dos serviços de comunicação, transporte urbano e outros.

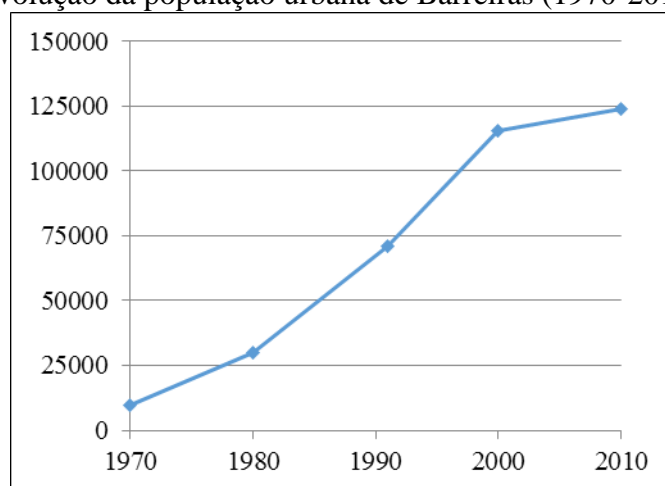
A reestruturação produtiva ocasionou o expressivo crescimento populacional urbano de Barreiras (GRAF. 1). Em um intervalo de 40 anos, foram contabilizadas taxas de urbanização que variaram de 46,8% (9.760 habitantes) em 1970 para 72,5% (30.055) em 1980, 76,5% (70.870) em 1991, 87,8% (115.784) em 2000 e 90% (123.741) em 2010 (IBGE, 2010).

De fato, nota-se que o inchaço populacional acarretou problemas urbanos. Em termos de

mobilidade, é verificado que as antigas vias construídas em tamanhos longitudinais menores deram suporte às circulações atuais, propiciando diversas situações conflituosas no trânsito devido ao considerável fluxo de pessoas e veículos, sobretudo em horários de pico.

GRÁFICO 1

Evolução da população urbana de Barreiras (1970-2010).



Fonte: IBGE (1970; 1980; 1991; 2000; 2010).

Com a mudança na estrutura produtiva, acentuaram-se crescimentos econômicos significativos no contexto regional e desigualdades socioeconômicas (SANTOS, 2007). Em Barreiras, as relações introduzidas no campo reproduziram novas relações na cidade marcadas por disparidades econômicas e sociais, em que o tecido urbano se expandiu, materializando-se por meio de bairros elitizados, localizados em grande parte na região central; e de bairros periféricos (alguns oriundos de invasões de antigos trabalhadores rurais), situados em regiões afastadas do centro.

Segundo Pereira (2007, p. 26), quando a cidade cresce sob a lógica capitalista, ela afasta espacialmente os lugares dos meios necessários à reprodução da vida, ou seja, do trabalho, dos bens e serviços, “[...] gerando e recriando áreas melhor servidas com meios de consumo coletivo em contraposição a outras que são precariamente atendidas”. No caso de Barreiras, a produção do território urbano sob essa lógica impôs contradições que interferiram diretamente na mobilidade dos menos favorecidos economicamente, seja pelo custo da mobilidade ou o distanciamento espacial do centro da cidade, lugar dos meios necessários para tal reprodução.

Em termos teóricos, a capacidade de expressar as materialidades resultantes do processo produtivo fez da cidade supracitada um recorte espacial geográfico genuinamente representativo de um território, onde as relações sociais compuseram uma constante transformação e dinâmica desigual (SOUZA, 2007). A discussão a respeito do território se direcionou para um entendimento de integração espacial de caráter político entre instituições e indivíduos, e tal integração derivou da

articulação estabelecida pelas redes de diversas escalas com movimentos carregados de significados estritamente funcionais (HAESBAERT, 2007).

A rede, sistematizada para representações dos sistemas de transportes e de comunicação, materializou-se no espaço e causou mudanças no desenvolvimento técnico e nas relações sociais. Enquanto sua lógica se definiu por atores que a desenharam, modelaram e regularam (DIAS, 2007), o território se tornou um suporte à materialização das redes que atenderam às necessidades dos seus detentores.

Por meio de uma rede de transporte coletivo, carregada de interesses particulares e expressa por uma funcionalidade especificamente econômica de mobilidade, como o caso de Barreiras, a integração interna do território urbano, na prática, ficou condicionada a um movimento racional. Na relação dialética rede-demanda-espaço, o sócio das empresas atuantes – Viação Cidade de Barreiras e Soluções Transportes – afirmou que as linhas perpassaram nos lugares onde houvesse demanda de usuários; por conseguinte, aumentar a frota de veículos ou criar mais linhas seria um contrassenso para a empresa devido ao fato de a rede obedecer a uma lógica econômica.

Como importante propriedade da rede, a conexão demandou por um padrão organizacional que primasse pela “[...] flexibilidade e pelo dinamismo de sua estrutura [...]” (MARTINHO citado por DIAS, 2007, p. 18), moldando a rede conforme as mudanças no território. A criação de um fixo com significativa relevância para um determinado lugar necessitou do alcance das redes (de transportes, comunicação, bancárias etc.), a exemplo da implantação do *campus* da atual Universidade Federal do Oeste da Bahia (UFOB) em um lugar afastado do centro da cidade no ano de 2008, o que fez a empresa detentora da rede de transporte coletivo local criar uma linha específica para atender a uma nova demanda de usuários (FIG. 1).

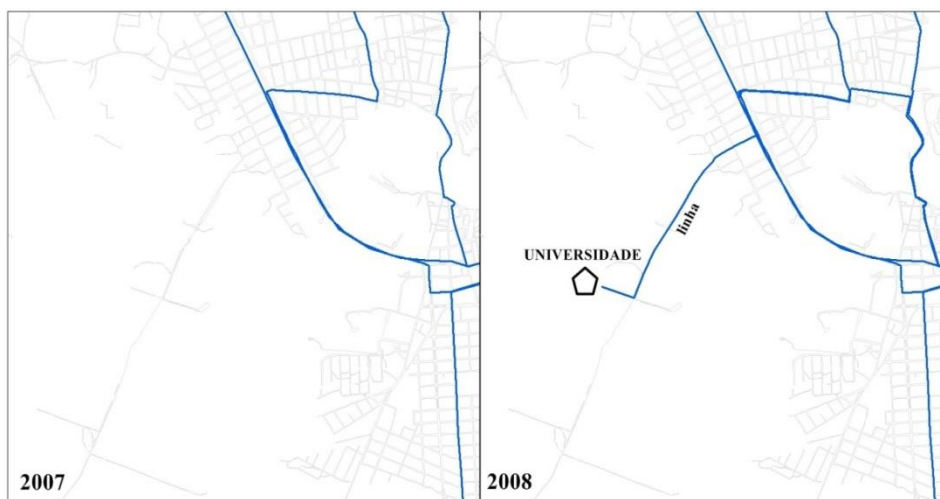


FIGURA 1: Dinâmica do padrão da rede de transporte coletivo urbano de Barreiras (2007-2008). Fonte: SANTOS, I.

D. S., 2015.

Como um processo não concluído e flexível, a rede atentou-se para uma situação concreta do território e alterou o seu sistema de circulação, “[...] instrumento criado, produzido por atores” que se reproduziu de forma variável “[...] em função dos projetos políticos e econômicos” (RAFFESTIN, 1993, p. 207). Desse modo, o padrão espacial da rede foi dinamizado com a criação da linha que não interferiu na lógica da circulação, mas que se incorporou a ela.

No contexto geográfico, a discussão sobre redes se aprofundou devido às mudanças socioespaciais observadas no meio técnico científico e informacional. Essas transformações proporcionaram a aproximação de espaços distantes a partir das redes de comunicação e de transportes: quanto mais evoluía a civilização material, mais era imposto o caráter deliberativo das redes (SANTOS, 2006).

No passado, a rede designou algo alusivo à tecelagem; agora, em um contexto complexo, ela se tornou geográfica por aproximar os espaços e se moldar conforme as peculiaridades do território, aproximando aos espaços de interesses. Os espaços não se conformaram de maneira homogênea, e as redes, produzidas pela relação entre fluxos e fixos (SANTOS, 2006), não se separaram do modo de produção (RAFFESTIN, 1993).

Ao traduzir tais situações para o estudo de caso, os bairros, em suas especificidades de formação e ocupação populacional, instauraram-se em locais distintos. Todavia, eles se integraram ao centro, pois a rede de transporte coletivo urbano, controlada por um agente econômico, tencionou ligá-los à região onde se concentrou a maior parte dos estabelecimentos comerciais, financeiros e administrativos e, logicamente, do fluxo de pessoas.

Ademais, os transportes coletivos urbanos, por possuírem “[...] destacável papel na interpretação das inter-relações físicas e socioeconômicas” (SILVEIRA, 2011, p. 38), passaram a expressar contradições socioespaciais. Eles alcançaram determinadas partes de um dado território com maior frequência em detrimento de outras, além de acoplarem para si uma camada socioeconomicamente inferior para o seu uso.

4 - A rede geográfica do transporte coletivo urbano de Barreiras

Corrêa (2012, p. 200) definiu redes geográficas como um “[...] conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos”, denominadas também de redes sociais. Tais redes resultam de construções humanas formadas na esfera das relações sociais, especializando e contextualizando-se em conformidade com a historicidade; portanto, são mutáveis.

Devido à complexidade, o autor levantou possibilidades de análises das redes geográficas a partir de três dimensões: organizacional [agentes sociais (Estado, instituições e grupos sociais), natureza dos fluxos, origem, função, finalidade, existência, formalização e organicidade]; temporal (velocidade dos fluxos, duração e frequência); e espacial (escala, conexão e forma) – cumpre salientar que elas são “independentes entre si”. Por dotar de uma funcionalidade expressa em seu conteúdo e arranjo, a forma espacial da rede se tornou meio e condição de reprodução; assim, seria um equívoco relegá-la para segundo plano, podendo ser solar, axial, dendrítica, circular, christaleriana e de múltiplos circuitos (CORRÊA, 2012).

A rede geográfica surgiu no território para dimensionar e aproximar/distanciar as relações sociais de grupos distintos nas diversas escalas espaciais. Ela possui formas distintas que responderam à compreensão do funcionamento do espaço geográfico.

[...] As redes geográficas são historicamente contextualizadas, sendo parte integrante de um longo e cada vez mais complexo processo de organização espacial socialmente engendrado. As redes geográficas representam localizações articuladas entre si por vias de fluxos, onde se efetivam as interações espaciais realizadas através dos atributos das localidades e das possibilidades reais de se articularem entre si (SANTOS, 2011, p. 448-449).

Originada da rede técnica, a rede geográfica materializou-se no intuito de intensificar as relações socioespaciais no território, espaço onde se privilegiou a materialidade dos objetos. Atuou com variabilidade em sua frequência, conforme os interesses de seus detentores, obedecendo à lógica capitalista. Nesse entremeio, o transporte coletivo urbano, capaz de representar uma rede genuinamente geográfica organizada por meio de linhas articuladas (ou não), emitindo/recebendo fluxos de pessoas, mercadorias e informações, concebeu-se como um objeto de representação das relações sociais.

Nesse contexto, ao ser responsável pela integração espacial dos territórios, a rede geográfica foi concebida por objetos e construções humanas carregados de significados de movimentos não aleatórios e contraditórios que nem sempre garantiram a integração social dos espaços. O sistema de transporte coletivo urbano, objeto representativo de uma rede, passou a representar complexidade em seu movimento apoiado em um conjunto de dinâmicas sociais, políticas e econômicas que desintegram (ou integraram precariamente) os diversos espaços.

No que tange à dimensão organizacional, referindo-se ao Estado como primeiro agente social envolvido da rede, junto ao poder público municipal foram buscados documentos legislativos concernentes a políticas de transporte e mobilidade. Por se tratar de uma cidade com população inferior a 500 mil habitantes, quantidade mínima que torna obrigatória a utilização de um plano de transporte integrado, como mencionado no Estatuto da Cidade (BRASIL, 2009), a pesquisa se

limitou ao Plano Diretor Urbano (PDU) e à Lei Orgânica Municipal de Barreiras.

O PDU, na versão de 2004, definiu vias consideradas adequadas para o fluxo de veículos coletivos, denominando-as arteriais (BARREIRAS, 2004). Na realidade, essas vias se referiram às rodovias federais (BR-020, BR-135 e BR-242) entroncadas na cidade (FIG. 2). Não foram apontados outros tipos de vias propícios para a circulação desse meio de transporte, desconsiderando grande parte da malha viária.

A supressão legislativa local referente a trajetos ideais para o tráfego de ônibus limitados às rodovias atribuiu autonomia para a empresa no tocante à criação de linhas de modo estratégico e racional, com o intuito de atender a uma demanda específica. Isso fez com que a estruturação do espaço e a ordenação dos transportes se estabelecessem de maneira não espontânea, mas “[...] permeadas por interesses diferenciados dos agentes urbanos” (PEREIRA, 2007, p. 42), sobretudo da empresa detentora do serviço.

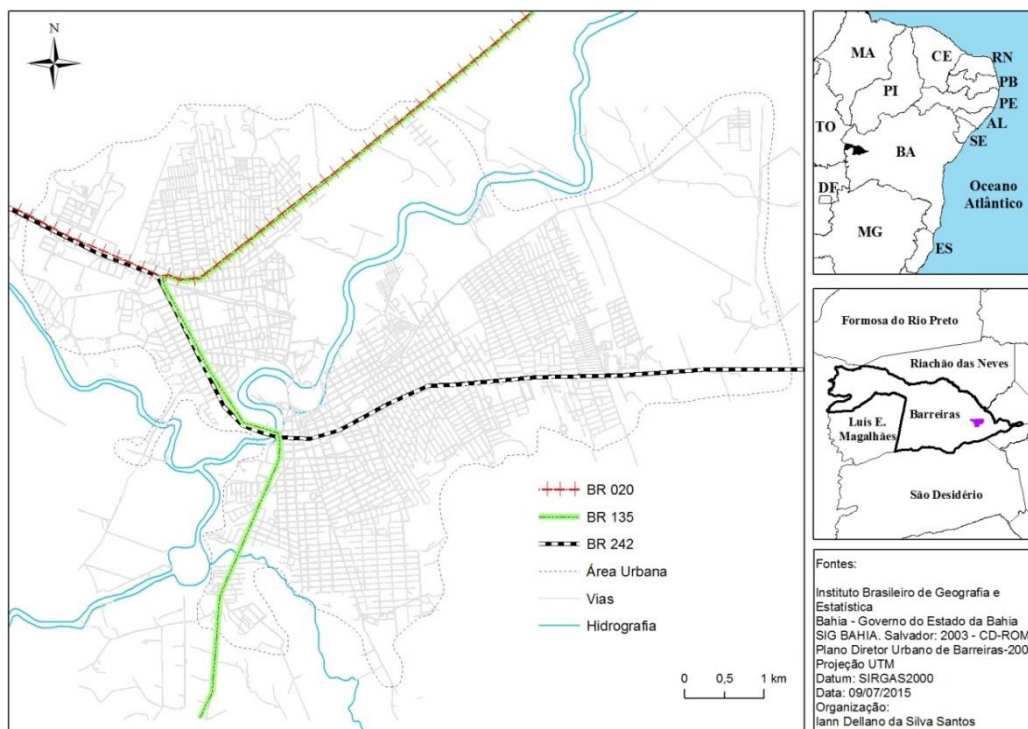


FIGURA 2 - Rodovias federais entroncadas na cidade de Barreiras. Fonte: Plano Diretor Urbano de Barreiras, 2004.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro de 1998, a responsabilidade sobre o planejamento, os projetos, a implantação e a fiscalização dos serviços de transporte coletivo foi atribuída às prefeituras. No entanto, no ano de 2005, menos de 10% dos municípios implantaram órgãos de trânsito (BRASIL, 2005). Ratificando Cocco (2011, p. 22), no Brasil os serviços de transporte coletivo estiveram “[...] sob a incumbência do poder público local”, mas, na maioria das cidades, as

empresas os apropriaram por meio de concessões.

No caso de Barreiras, a Lei Orgânica Municipal, versão de 1990, designou ao poder público o planejamento, o controle e a implementação do transporte coletivo. Ressalva-se a execução deste serviço por parte de terceiros em casos de concessões, entendendo-o como um ordenamento essencial das funções da cidade e de prioridade à população de baixa renda (BARREIRAS, 2010).

No contexto histórico do estudo de caso, a empresa pioneira denominada Rio Ondas executou o serviço no ano de 1985. Dez anos depois, a Viação Cidade de Barreiras comandou três das sete linhas existentes na época. Em 2002, a Rio Ondas, denominada Rio Grande no fim da década de 1990, extinguiu-se e logo surgiu a Soluções Transportes, que se apropriou das linhas da empresa pioneira. “Hoje atuamos naquilo que foi iniciado pela Rio Ondas”, afirmou José Maria Theodoro Mendonça, sócio da Viação Cidade de Barreiras e Soluções Transportes (MENDONÇA, 2012).

Em 2012, a rede de transporte coletivo de Barreiras contava com 10 linhas urbanas enumeradas (1, 2, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14 e 15), instauradas em diversas ruas e que permaneceram no ano de 2014 – cumpre destacar que as numerações intercaladas se referiam a linhas rurais. As informações sobre os trajetos das linhas de ônibus (nomes de ruas, bairros e lugares) foram fornecidas pelo poder público que, por sua vez, alegou que tais dados foram gerados pela empresa (QUADRO 1). Nesse contexto, as informações e as saídas de campo (viagens de ida e volta nas 10 linhas urbanas) foram fundamentais para a elaboração do desenho dos trajetos, o qual não foi disponibilizado pela empresa e nem pela prefeitura de Barreiras (FIG. 3).

QUADRO 1

Itinerário das linhas urbanas

Linha	Itinerário
1	Vila Nova, UNEB, Colégio Luís Eduardo Magalhães, BR-242, Paulino Coité, Câmara de Vereadores, Av. Clériston Andrade, Av. Benedita Silveira, BR-343, rodoviária e Shopping Center Rio de Ondas, BR-135, Av. Alberto Amorim, Rua do Antigo Aeroporto, Rua Otacílio França e Vila Amorim.
2	Conjunto Habitacional Rio Grande, Rua São Jorge, Rua Tomé de Souza, Rua da Proclamação, Rua Joaquim Neto, Rua José Bonifácio, Rua Paulino Coité, Câmara de Vereadores, Av. Clériston Andrade, Av. Benedita Silveira, Rua Severino Vieira, BR-242, Av. Aylon Macedo, Posto Sabbá, Rua São Sebastião, Rua Santa Custódia, Rua Mário Filho, BR-135 e Rua B.
6	UNEB, Colégio Luís Eduardo Magalhães, Av. Jardim da Saudade, Av. Castelo Branco, Rua Nossa Senhora da Conceição, BR-242, Rua Paulino Coité, Câmara de Vereadores, Av. Clériston Andrade, Av. Benedita Silveira, Rua Severino Vieira, BR-242, Av. Aylon Macedo, Rua São Sebastião, Rua Santa Custódia, Rua Mário Filho, Rua Sr. do Bonfim, BR-135, Shopping Center Rio de Ondas, BR-135, Av. Alberto Amorim, Rua Costa Rica e Conjunto Habitacional Barreiras I.
7	Santo Antônio, Vila Amorim, BR-020, rodoviária, BR-242, Rua Floriano Peixoto, Rua 26 de Maio, Av. Cel. Magno, Av. Benedita Silveira, BR-242, Estrada de Angical e Buritit.
10	Rua Professor Ivardo Bastos, Av. Castelo Branco, Rua Raposo Tavares, Travessa Euclides da Cunha, Rua Prudente de Moraes, Rua Santos Dumont, Av. José Bonifácio, Rua Paulino Coité, Câmara de Vereadores,

	Av. Clériston Andrade, Av. Benedita Silveira, Rua Rui Barbosa, Praça Duque de Caxias, Ponte Ciro Pedrosa, Parque de Exposições, Rua Boa Vista, Rua das Turbinas, Rua Marabá, Rua Porto Alegre, Rua Santa Custódia, Rotatória de Barreirinhas, Rua Mário Filho, Rua do Antigo Aeroporto, Hospital do Oeste e Vila Amorim.
11	Morada da Lua, Rua Ciro Pedrosa, Rua Rui Barbosa, Rua Guarujá, Rua Alberto Coimbra, Rua José Rocha, Rua Marechal Hermes, Av. Antônio Carlos Magalhães, BR-242, Rua Paulino Coité, Câmara de Vereadores, Av. Clériston Andrade, Av. Benedita Silveira, Rua Rui Barbosa, Praça Duque de Caxias, Ponte Ciro Pedrosa, Rua das Turbinas, Rua Dr. Haroldo Cavalcante, BR-242, Shopping Center Rio de Ondas, rodoviária, BR-135, Av. Alberto Amorim, Rua Horto Florestal, Rua Grã-Bretanha, Rua Santa Helena, Rua São Domingos, Rua Otacílio França, Rua Salvador e Vale do Amanhecer.
12	Loteamento Bandeirantes, Rua Presidente Dutra, Cerealista Castro, BR-242, Rua Paulino Coité, Câmara de Vereadores, Av. Clériston Andrade, Av. Benedita Silveira, Rua Severino Vieira, BR-242, rodoviária, BR-242, BR-135, Av. Alberto Amorim, Rua Costa Rica e Conjunto Habitacional Barreiras I.
13	Jardim Ouro Branco, Rua Antônio Coité Filho, Travessa Antônio Coité Filho, Rua Jesuíno Pamplona, Av. Antônio Carlos Magalhães, Rua Paulino Coité, Câmara de Vereadores, Av. Clériston Andrade, Av. Benedita Silveira, Rua Rui Barbosa, Praça Duque de Caxias, Ponte Ciro Pedrosa, Rua das Turbinas, Rua Dr. Haroldo Cavalcante, BR-242, Shopping Center Rio de Ondas, rodoviária, BR-135, Rua Joana Angélica, Rua do Antigo Aeroporto, Rua Otacílio França, Rua São Domingos, Rua Santa Helena, Rua Grã-Bretanha, Rua Horto Florestal, Rua do CAIC e CAIC.
14	Morada da Lua, Rua Ciro Pedrosa, Rua Rui Barbosa, Rua José do Carmo, Rua Barão de Cotegipe, Rua 26 de maio, Rua Cel. Magno, Av. Benedita Silveira, BR-242, Rua Nossa Senhora da Conceição, Av. Castelo Branco, Rua da Feira, Rua Alvorada, Rua Economia e Santa Luzia.
15	UFBA, Prainha, Travessa Aylon Macedo, Av. Mirandolina Macedo, Rua Sabino Dourado, Av. Aylon Macedo, Rotatória Posto Sabbá, Rua São Sebastião, Rua Boa Vista, Rua Barão de Cotegipe, Rua 26 de maio, Rua Cel. Magno, Av. Benedita Silveira, BR-242, UNEB e Vila Nova.

Fonte: Coordenadoria Municipal de Trânsito - Prefeitura Municipal de Barreiras, 2012.

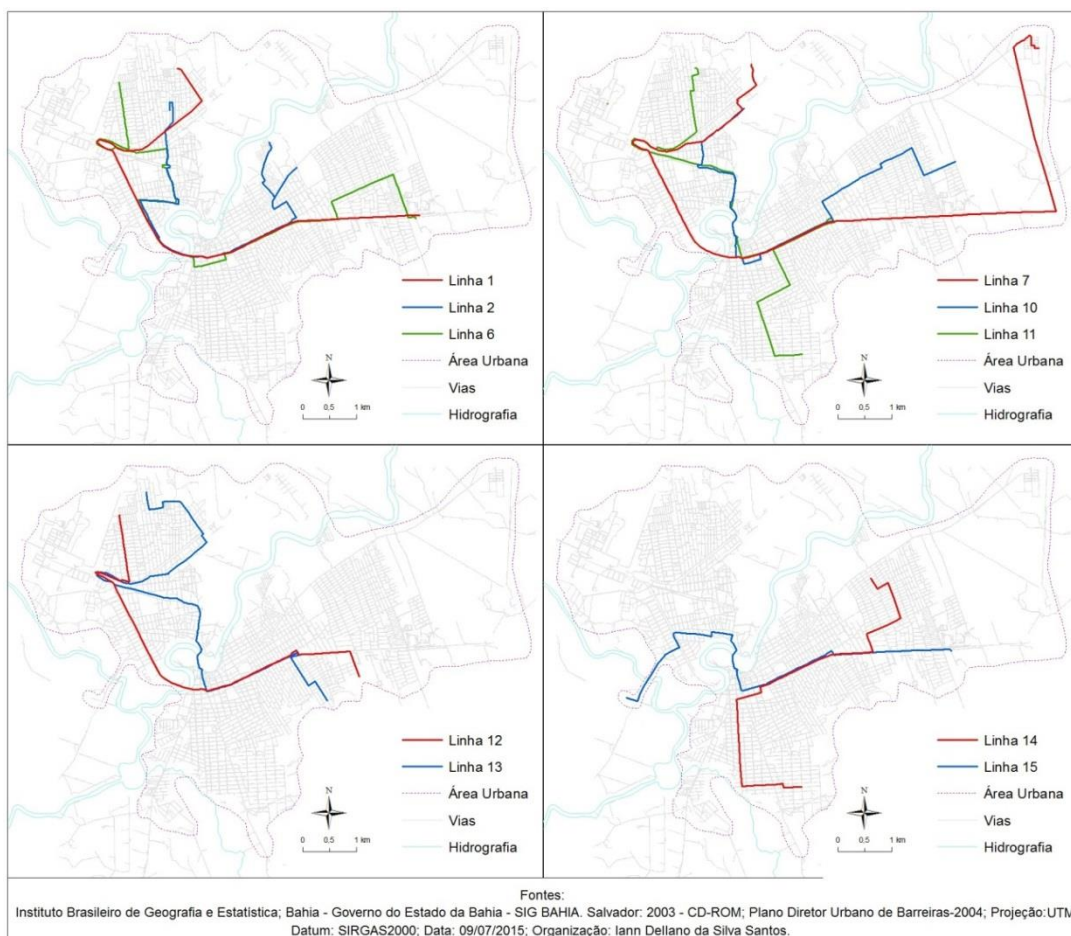


FIGURA 3 - Linhas de transporte coletivo urbano de Barreiras em 2012 Fonte: SANTOS, I. D. S., 2015.

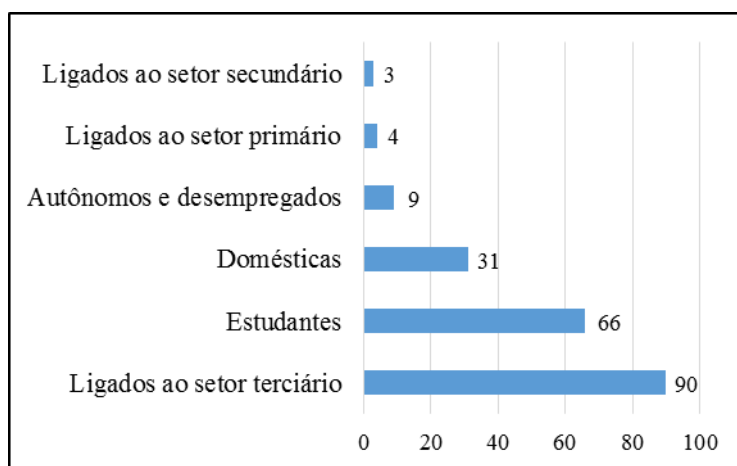
A Lei Orgânica Municipal designou a concessão pela exploração do serviço de ônibus em caráter de não exclusividade. No entanto, averiguou-se que os ônibus identificados das empresas Viação Cidade de Barreiras e Soluções Transportes se alocaram na mesma garagem, mas o sócio asseverou não haver um monopólio do serviço (MENDONÇA, 2012).

No que concerne aos usuários do serviço de ônibus como o terceiro grupo social envolvido, foram identificadas características sociais dos 203 passageiros, inseridos no universo desta pesquisa. Tais características se basearam no que Vasconcellos (2001) denominou de fatores de mobilidade, em que ocupação profissional, renda, gênero, escolaridade e localização socioespacial demonstraram singularidades dos passageiros.

Para o fator ocupação profissional, os principais usuários identificados na pesquisa são empregados do setor terciário, representando 44%; na sequência, há estudantes, com 22%, e domésticas, com 15% (GRAF. 2). A expressividade desse grupo de trabalhadores ligados ao setor terciário evidenciou a funcionalidade do transporte coletivo que propiciou a circulação do capital, condicionando a reprodução social da força laboral com o deslocamento de passageiros ao seu local de trabalho ou de trocas comerciais, a exemplo das domésticas.

GRÁFICO 2

Quantidade de entrevistados por perfil ocupacional

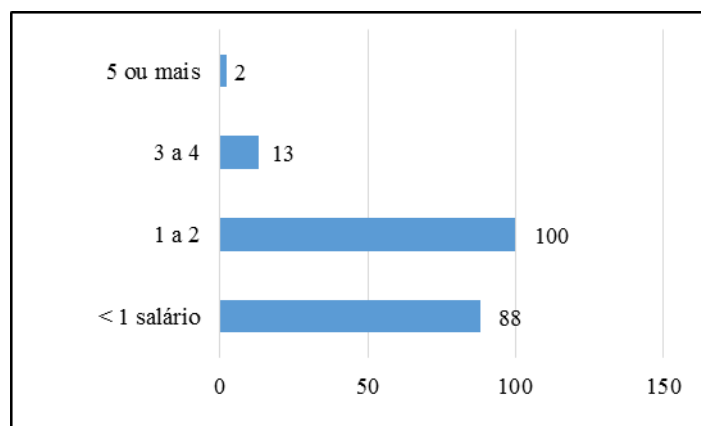


Fonte: SANTOS, I. D. S., 2012.

Para o fator renda, 43% alegaram obter uma quantia inferior a um salário mínimo; 49%, entre um e dois salários; e 8%, três ou mais (GRAF. 3). Esse levantamento ratificou a concentração de usuários de baixa renda, podendo inferir que os desprovidos de recursos financeiros buscaram o transporte coletivo para se locomoverem no espaço ora pesquisado.

GRÁFICO 3

Quantidade de entrevistados por renda

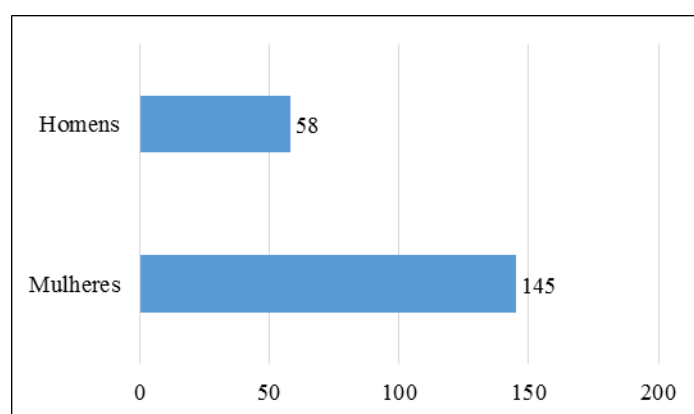


Fonte: SANTOS, I. D. S., 2012.

Averiguou-se, também, a desigualdade em gênero, dado que a maioria das 145 mulheres pesquisadas buscou o transporte coletivo como alternativa de mobilidade. É importante destacar que os horários da pesquisa interferiram nos resultados, visto que, para melhor aquisição das informações (preenchimento completo do questionário), optou-se por intervalos opostos aos horários de pico, momentos preferíveis ao uso do ônibus às donas de casa; logo, houve apenas 58 homens entrevistados (GRAF. 4).

GRÁFICO 4

Quantidade de entrevistados por gênero (%).



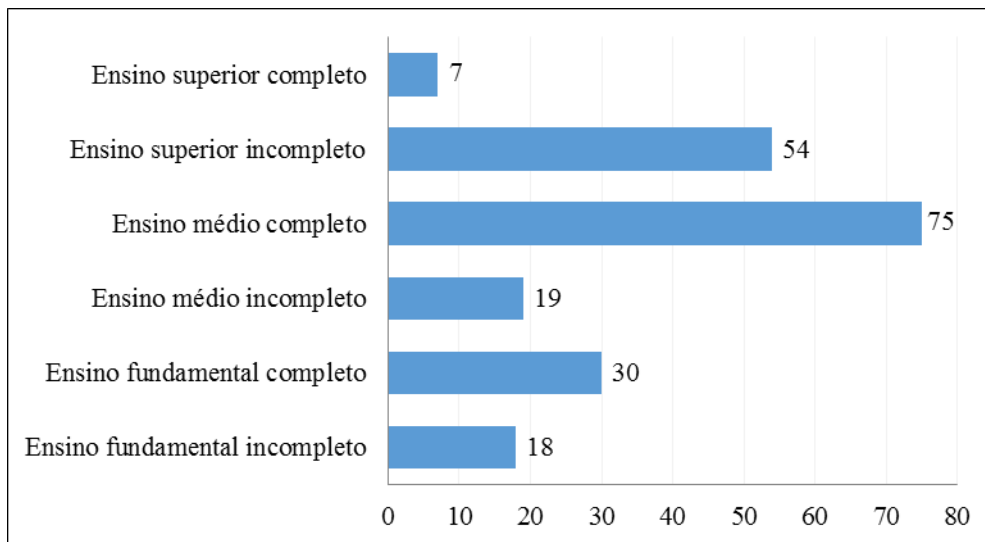
Fonte: SANTOS, I. D. S., 2012.

Em se tratando do fator escolaridade, constatou-se um maior grupo de usuários com níveis baixos. Mesmo com 30% de indivíduos de nível superior, 70% possuíam o ensino básico, dos quais 24% eram de ensino fundamental e 46% de nível médio, sejam eles completos ou incompletos

(GRAF. 5).

GRÁFICO 5

Quantidade de entrevistados por escolaridade

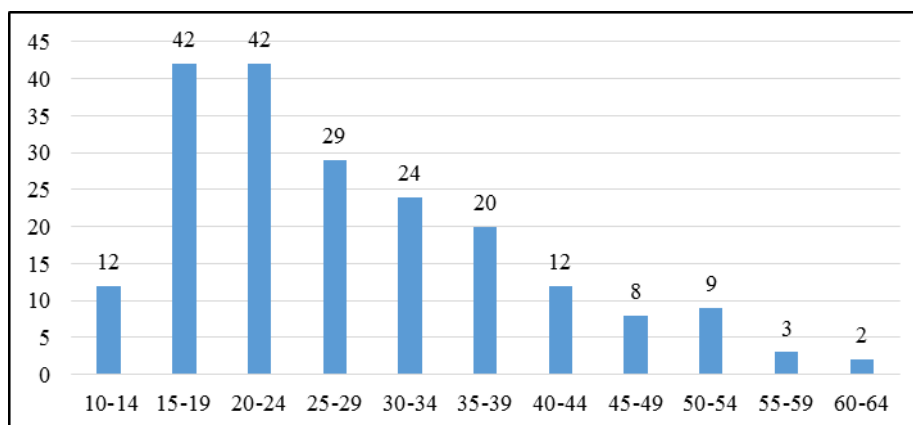


Fonte: SANTOS, I. D. S., 2012.

Para o fator idade, a maior parcela dos entrevistados foi representada pela faixa etária de 15 a 24 anos (41%); na sequência, há a de 25 a 39 anos (36%) e, por último, a de 40 a 64 anos (16%) (GRAF. 6). Usuários a partir de 65 anos, amparados pela Lei Orgânica Municipal para o uso gratuito do serviço, mantiveram-se em lugar diferenciado dentro dos ônibus e, por isso, não participaram da pesquisa.

GRÁFICO 6

Quantidade de entrevistados por idade



Fonte: SANTOS, I. D. S., 2012.

Para o fator localização socioespacial, os bairros foram agrupados em três categorias: inferiores, medianos e superiores (FIG. 4). A primeira, formada por bairros socialmente

marginalizados, localizados em sua maioria na periferia geográfica da cidade, desprovidos de infraestrutura básica e compostos de residências de baixo padrão (Antônio Carlos Magalhães, Barreiras I, Buritis, Cascalheira, Mimoso, Rio Grande, Santa Luzia, Santo Antônio, São Sebastião, Serra do Mimo, Sombra da Tarde, Vale do Amanhecer, Vila Amorim, Vila Brasil, Vila dos Funcionários, Vila Nova e Vila Rica), representou 55% dos entrevistados; a segunda, correspondente a bairros ditos populares, não tão marginalizados socialmente, que estão relativamente próximos do centro da cidade e/ou com infraestrutura pouco significativa (Barreirinhas, Flamengo, Morada da Lua, São Miguel, São Paulo, São Pedro, Vila dos Sás, Vila Dulce e Vila Regina), obteve 23%; e a terceira, composta por bairros não marginalizados socialmente, localizados em posições privilegiadamente geográficas (partes mais altas da cidade ou afastadas da periferia social), providos de significativa infraestrutura, melhores condições paisagísticas urbanas e formados por residências imponentes (Bandeirantes, Centro, Jardim Ouro Branco, JK, Morada Nobre, Novo Horizonte, Sandra Regina e Vila dos Soldados), alcançou 22%.

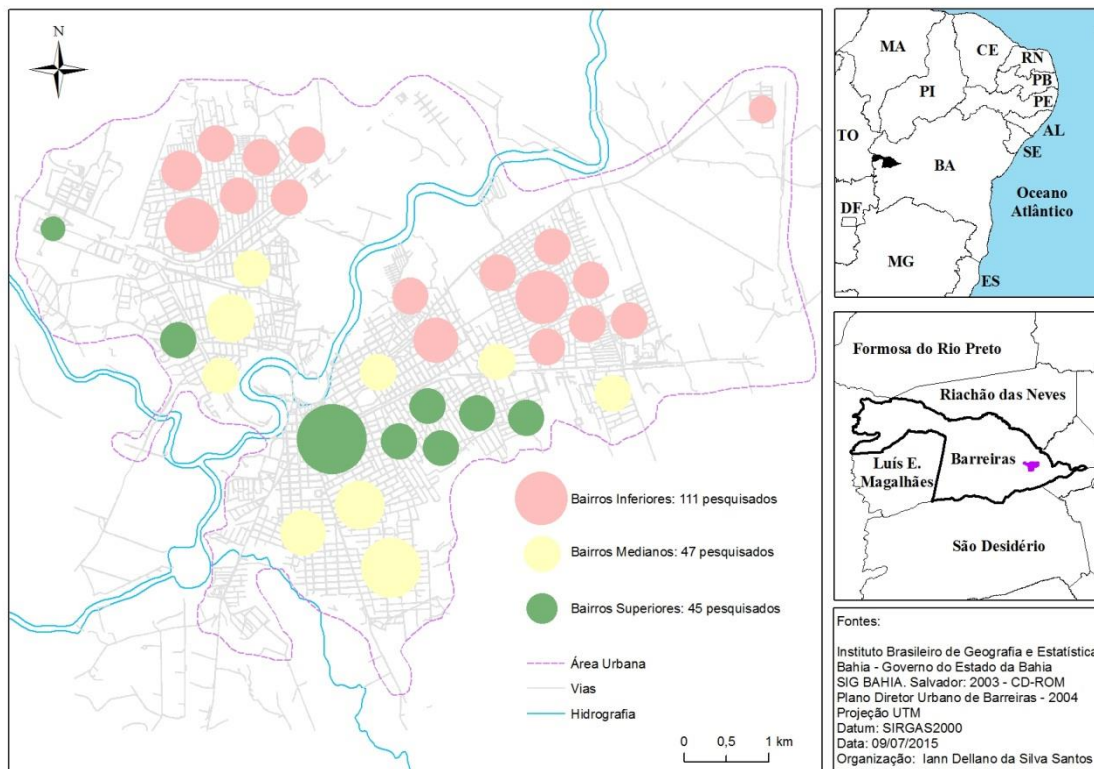


FIGURA 4: Quantidade de entrevistados por localização socioespacial Fonte: SANTOS, I. D. S., 2015.

No que diz respeito à dimensão espacial, a rede se desenhou em escala local, com conexões internas no território urbano, mas sem a articulação entre as linhas. Sua forma se estabeleceu a partir da funcionalidade econômica expressa em um conteúdo logístico de circulação e um arranjo espacial (padrão espacial) solar que abrangeu determinados espaços – este último se caracteriza

“[...] pela localização central de um relativamente poderoso nó, ponto focal de vias e fluxos vinculados a nós muito menores. Trata-se de rede fortemente centralizada, com ausência de ligações entre os pequenos nós subordinados” (CORRÊA, 1997, p. 307).

As interações espaciais da rede variaram conforme a frequência e a ocorrência das linhas, instrumentos de conexões. Todas elas (10) ligaram diretamente ao centro, lugar de maior hierarquia da rede e responsável pelas trocas de fluxos com os demais lugares da cidade. Em contrapartida, nos demais lugares a baixa frequência das linhas assinalou um acesso precário para moradores de zonas periférico-geográficas (FIG. 5).

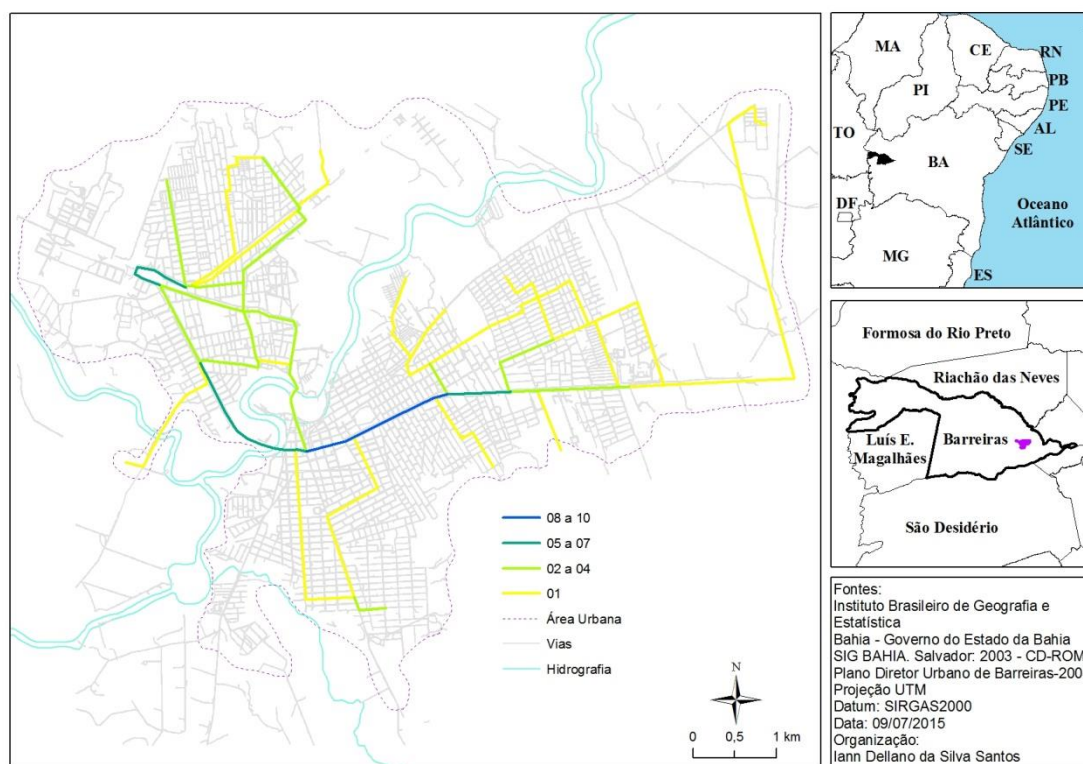


FIGURA 5: Frequência de linhas de ônibus na cidade de Barreiras em 2012. Fonte: SANTOS, I. D. S., 2015.

A circulação das linhas é resultado de um ordenamento territorial definido por agentes sociais que, em seu aglomerado, se instalaram no centro da cidade, como os objetos geográficos ligados ao sistema de mercado (estabelecimentos varejistas, hortifrutigranjeiros, financeiros, instituições públicas, entre outros), concentrando todas as linhas em direção a essa área. A rede não se separou do modo de produção, atendendo prioritariamente a área comercial e administrativa e mantendo a baixa frequência das linhas na periferia geográfica do território urbano. Diante disso, 79% dos entrevistados contestaram o número de ônibus e linhas disponíveis, alegando ser insuficiente e que eram necessárias linhas alternativas ou integradas para alcançar outros lugares.

Nesses termos, a rede de transporte coletivo urbano de Barreiras não alcançou todos os

lugares da cidade, propiciou espaços vazios de sua abrangência e, conseqüentemente, menos acessibilidade ao transporte coletivo para alguns bairros. Junto às informações coletadas em campo e após o mapeamento da rede, foi possível explanar uma área de abrangência de 600 metros de cada linha, permitindo identificar bairros excluídos da rede, como Boa Sorte, Ribeirão, São Paulo, Antônio Geraldo, Vila dos Soldados e Vila Dulce; e bairros precariamente incluídos, como Cascalheira, Sombra da Tarde, Flamengo, Sandra Regina e Morada da Lua (FIG. 6).

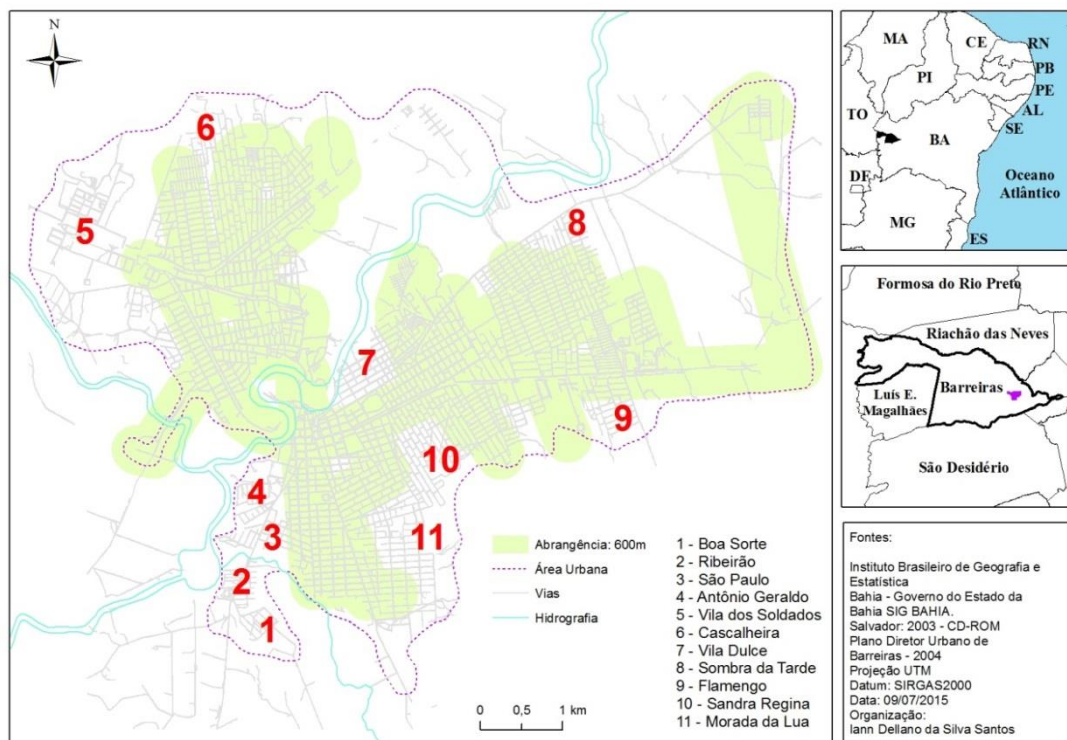


FIGURA 6: Abrangência de 600 metros de cada linha em 2012. Fonte: SANTOS, I. D. S., 2015.

Usuários residentes de alguns bairros excluídos dessa rede, como Boa Sorte, Ribeirão e São Paulo, tornaram-se dependentes de ônibus de linhas urbano-rurais, que emanaram demorado tempo de espera, em virtude do longo percurso entre as zonas urbana e rural, e apresentaram lotação acima da capacidade ideal em determinados momentos – alguns usuários do bairro Vila Dulce ressaltaram a necessidade de se deslocar para bairros vizinhos, como Centro e Vila Brasil. Para Pereira (2007), o precário atendimento dos meios de consumo coletivo, como dos ônibus, implicou no padrão e na qualidade de vida, a exemplo dos moradores dos bairros mencionados que, para alcançar os lugares desejados, buscaram a mobilidade por meio de transportes alternativos (bicicleta, moto ou carro) ou a pé, como observado em campo.

Parte significativa dos entrevistados alegou dificuldade em realizar viagens entre os bairros, necessitando da utilização de mais de um ônibus para alcançar o destino desejado. Estudantes

afirmaram que, para chegar à universidade, precisariam se deslocar do bairro de origem para o centro, uma vez que o acesso à instituição se limitou a uma linha. Esse deslocamento obrigatório ao centro junto ao uso de outro ônibus passou a gerar um custo a mais, obrigando ao pagamento de outra passagem, em razão da ausência de um terminal integrado na sede de Barreiras.

A forma espacial da rede se configurou com a distribuição das linhas criadas para uma finalidade estritamente econômica, com baixa integração entre os bairros. Denominado por Silveira (2011) de logística corporativa, o comportamento da rede se traduziu da lógica de um conjunto de estratégias que visaram à racionalidade dos deslocamentos e ao aumento da composição orgânica do capital para a empresa.

Assim, a rede se materializou na condição de instrumento capitalista seletivo e socialmente fragmentado, desintegrando o território urbano ou integrando-o de modo precário, com linhas de percursos limitados que não se articularam entre si. Dessa maneira, a mobilidade urbana oportunizada pelo transporte coletivo restringiu a acessibilidade dos usuários, pois ela, “[...] entendida como a mobilidade para a realização das necessidades para a reprodução” (MONDARDO, 2009, p. 66) ou “[...] facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar com autonomia os destinos desejados na cidade” (BRASIL, 2006, p. 2), se condicionou ao pagamento de mais uma tarifa, quando o destino do usuário não coincidiu com o trajeto de determinada linha.

A acessibilidade realizada pelo transporte coletivo se condicionou à funcionalidade econômica da rede, que se espalhou em parte do território urbano, emitindo fluxo de pessoas, em geral para o centro da cidade. Com isso, não foi possível a integração entre os bairros, o que comprometeu viagens para lazer, compromissos pessoais (e até mesmo obrigatórios) fora do eixo central.

5- Considerações finais

Na superação dos estudos dos transportes estritamente relacionados às melhores circulações dos meios, encontrou-se na relação rede e território uma alternativa para compreender a circulação e suas contradições no espaço geográfico. Baseada na dinâmica em racionalizar o movimento, a rede de transporte coletivo urbano de Barreiras se conformou nos moldes das relações preestabelecidas, abrangendo bairros de modo precário e atendendo uma parcela de usuários socialmente inferiorizada e submetida a uma circulação para o acesso ao trabalho, às compras e aos estudos, como declararam 78% dos pesquisados – os 22% restantes alegaram que o transporte coletivo urbano é utilizado para o acesso ao lazer e as visitas familiares.

A rede de transporte coletivo de Barreiras se resultou das estruturas e das relações sociais voltadas ao acesso privilegiado à dinâmica comercial da cidade, abrangendo usuários socialmente inferiorizados, sobretudo em termos de ocupação profissional, renda, escolaridade e localização, elementos que compõem a sua organização socioespacial. Apesar de considerado espraiamento sobre o território urbano, as linhas se desenharam de maneira racional, obedecendo a uma logística e, ao mesmo tempo, promovendo a desintegração dentro da urbe, com o intuito de atender à função estritamente econômica da rede, sem permitir aos usuários uma circulação melhor entre os bairros.

A rede se conformou pela construção material privativamente planejada em linhas sobrepostas às vias, ainda que de maneira oculta, com finalidades de acumulação e dominação por parte da empresa. Ao interligar certos espaços do território urbano e impor (in)diretamente a determinados usuários o uso do serviço por mais de duas vezes, conforme a origem e o destino da viagem individual, a rede estabeleceu uma ligação fragmentada, elegendo o centro da cidade como lugar de maior hierarquia das linhas e sem articulação entre elas, por não dispor de um terminal rodoviário integrado ou de um sistema de tarifa para circulação alternativa/múltipla, por exemplo.

Destarte, a incipiência de políticas públicas referentes ao planejamento e à execução do transporte coletivo urbano, bem como a não apresentação do documento licitatório e do mapa de linhas, conferiu uma ininterrupção do serviço de ônibus, em que a empresa passou a exercer um suposto monopólio ao criar linhas de modo arbitrário e congruentes aos interesses privados, que perduraram por mais de uma década. À medida que a rede não integrou os espaços de maneira satisfatória no âmbito socioespacial, a mobilidade por ônibus para o usuário se traduziu em uma acessibilidade restrita, dado que o controle e o domínio da circulação no território urbano de Barreiras foram transferidos do poder público para a empresa. Isso foi resultado, especulativamente, de negociatas políticas e eleitoreiras, em virtude da percepção relacionada ao possível descumprimento da determinação legislativa municipal no que se referiu à oferta do serviço em caráter de exclusividade.

Diante do exposto, a criação de linhas de maneira autônoma por parte da empresa fez do planejamento privado o seu recurso indispensável para a exploração econômica do território urbano, não levando em consideração uma efetiva integração social que poderia ser exercida pelo ônibus. Em outras palavras, a rede se tornou um instrumento incapaz de conter a fragmentação entre os bairros, reproduzindo estritamente as desigualdades socioespaciais internas da cidade, tanto no seu modo de espacialização quanto na agregação dos sujeitos para o seu uso.

Referências

ALMEIDA, Igeez Pitta de. O 4º BEC em Barreiras: construindo estradas e formando jovens. **Jornal Novoeste**, Barreiras, p. 10-11, 1995.

BARREIRAS. **Plano Diretor Urbano de Barreiras**: programa de desenvolvimento municipal e infraestrutura urbana. Barreiras: Prefeitura Municipal, 2004.

_____. **Lei orgânica do município de Barreiras (BA)**. Promulgada em 4 de abril de 1990. Barreiras: Câmara Municipal, 2010.

BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 11 jul. 2001. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 10 jul. 2015.

_____. Ministério das Cidades. **Plano Diretor Participativo**: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos. 2. ed. Brasília: Confea, 2005.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Departamento de Mobilidade Urbana. **Construindo a cidade acessível**. Brasília: Gráfica Brasil, 2006.

COCCO, Rodrigo Giral di. **Interações espaciais e sistemas de transporte público**: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente. 2011. 282 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2011.

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.

_____. Redes Geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 16, p. 199-218, 2012.

DIAS, Leila Christina. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da (Orgs.). **Redes, sociedades e territórios**. 2. ed. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007.

_____. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da Costa (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

DINIZ, José Alexandre Felizola. **A área centro-ocidental do Nordeste**. Recife: SUDENE, 1982.

HAESBAERT, Rogério. **“Gaúchos” no Nordeste**: modernidade, desterritorialização e identidade. 1995. 387f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

_____. **O mito da desterritorialização**: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. 3. ed. Rio

de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

IBGE. Instituto de Geografia e Estatística. **Censos demográficos** – 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

MENDONÇA, José Maria Theodoro. Barreiras, 7 mar. 2012. Entrevista concedida a Iann Dellano da Silva Santos.

MONDARDO, Marcos Leandro. Meandros na produção do espaço urbano: mobilidade, acessibilidade e exclusão social. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 57-71, 2009.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos**: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade. 2007. 326 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2007.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

SANTOS, Clóvis Caribé Menezes dos. **Oeste da Bahia**: Modernização com (des)articulação econômica e social de uma região. 2007. 239 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

SANTOS FILHO, Milton. **O processo de urbanização no Oeste baiano** – série de estudos urbanos. Recife: SUDENE; DPE; URB, 1989.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: EDUSP, 2006.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística**: diferentes perspectivas. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes. de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo César da (Orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. 10. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade** – análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

Recebido em 15/03/2015

Aceito em 27/07/2015