

O TRANSPORTE COLETIVO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM TERESINA

Simone Rodrigues da **SILVA**
Mestranda em Geografia - Universidade Federal do Piauí
si.rodrigues1989@hotmail.com
<http://lattes.cnpq.br/7074225620056976>

Carlos Rerisson Rocha da **COSTA**
Doutor em Geografia Humana. Professor do Curso de Geografia da Universidade Estadual do
Piauí – UESPI/CCM.
rerissoncosta@yahoo.com.br
<http://lattes.cnpq.br/5895049180054163>

RESUMO: Este artigo apresenta uma análise do papel do transporte coletivo na produção do espaço urbano de Teresina, capital do Piauí. Discutimos a produção do espaço urbano, situando-a na urbanização contemporânea e apresentando o caráter segregador da disponibilização seletiva dos meios de consumo coletivo nas cidades. Demonstramos especificamente a importância da circulação e da mobilidade urbana no processo de produção do espaço urbano, ressaltando nesse contexto o papel dos transportes coletivos. A partir das atividades de pesquisa realizadas – incluindo revisão bibliográfica e atividades de campo – apresentamos elementos do desenvolvimento histórico e do funcionamento dos transportes coletivos em Teresina, pondo em evidência sua distribuição espacial desigual e suas relações com sua urbanização de caráter segregador.

Palavras-Chave: Transporte coletivo. Espaço urbano. Segregação socioespacial.

COLLECTIVE TRANSPORT IN THE PRODUCTION OF URBAN SPACE IN TERESINA

ABSTRACT: This article is an analysis of the role collective transport plays in the production of urban space in Teresina, the capital of Piauí. We discuss urban space in regards of contemporary urbanization presenting how segregating the selective availability of the means of collective consumption in the cities is. We specifically demonstrate the importance of circulation and urban mobility in the process of urban space production, highlighting the role of collective transports in this context. We present the elements of historic development and how collective transport works in Teresina from the research activities performed, which

include literature review and field activities, evidencing its uneven spatial distribution and its relations to its deeply segregating urbanization.

Keywords: Collective transport. Urban space. Sociospatial segregation.

EL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO URBANO EN TERESINA

RESUMÉN: Este artículo presenta un análisis del papel de transporte colectivo en la producción del espacio urbano de Teresina, capital de Piauí. Discutimos la producción del espacio urbano, poniéndola en la urbanización contemporánea y presentando el carácter segregado de la disponibilidad selectiva de los medios de consumo colectivos en las ciudades. Demostramos específicamente la importancia de la circulación y de la movilidad urbana en el proceso de producción del espacio urbano, resaltando en este contexto el papel de los transportes colectivos. A partir de las actividades de investigación realizadas – incluyendo revisión bibliográfica y actividades de campo – presentamos elementos del desarrollo histórico y del funcionamiento de los transportes colectivos en Teresina, poniendo en evidencia su distribución espacial desigual y sus relaciones con su urbanización de carácter profundamente segregador.

Palabras clave: Transporte colectivo. Espacio urbano. Segregación Socioespacial.

INTRODUÇÃO

Os centros urbanos se caracterizaram não só pela sua forma, mas pelas dinâmicas e relações sociais que se desenvolvem a partir dos usos das mais variadas infraestruturas presentes (e distribuídas de modo desigual) no espaço urbano. Os objetos geográficos conformam a paisagem urbana, conectados de modo indissociável ao conjunto de ações que a eles atribui papel social, interligando-os, pondo-os no movimento da reprodução das relações sociais. É assim que sistemas viários, fábricas, residências, comércios, pontos de prestação de serviços e seus respectivos usos se articulam, tendo, para isso, como importantes elementos os sistemas de transportes, que viabilizam os fluxos de pessoas, bens e mercadorias nas cidades.

A urbanização contemporânea, pensada como parte importante da generalização das relações fundamentais do modo de produção capitalista, acumula inúmeras transformações políticas, sociais e econômicas ocorridas em maior volume ao longo do século XX, tanto em países centrais quanto em países periféricos, caso do Brasil. Materializa-se, nesse processo, a produção de um espaço que é, ao mesmo tempo, produto e produtor de relações sociais acumuladas ao longo do tempo, engendradas pela ação de diversos agentes produtores do

espaço, cujas ações, muitas vezes conflituosas, se dão situadas técnica e politicamente no âmbito de determinadas relações sociais.

As possibilidades de circulação, nesse contexto, são produzidas vinculadas a uma teia de relações políticas que tanto mobilizam alterações na estrutura física da cidade, quanto participam da reprodução social dos sujeitos que vivem a cidade capitalista em seu aspecto segregado e segregador. O sistema de transporte urbano adquire, assim, importância central para se pensar a produção do espaço urbano e, mais ainda, para construir possibilidades de produção de uma cidade cujos padrões de mobilidade urbana viabilizem o acesso aos meios de consumo coletivo de modo mais equitativo. Isso se reforça ainda mais no contexto da expansão urbana de muitas cidades, cuja ocupação das periferias requer novas e mais eficientes maneiras de circulação no espaço intraurbano.

O conjunto de forças que conduzem a estruturação do sistema de transportes e a produção do espaço urbano dá aos estudos acerca dos transportes (como também da mobilidade e circulação urbanas) peso e complexidade relevante, uma vez que exige pensar o papel dos governos e das organizações privadas envolvidos em uma trama de poder, formando uma intrincada rede na qual o que está em foco não é só o interesse dos indivíduos, ou de um ou outro agente específico, mas sim a relação entre tais agentes no bojo do sistema político e econômico (VASCONCELLOS, 2012). Tais relações pesam decisivamente sobre os caminhos do processo de produção do espaço urbano.

A Geografia da circulação e dos transportes dedica-se a entender os papéis da circulação e dos transportes na produção do espaço, não se limitando à análise da quantidade e qualidade de vias, meios e fluxos “sobre o espaço”, mas seus significados enquanto parte da ação social de produção do espaço, conforme sugere Silveira (2011). O estudo deste tema pela Geografia não se configura como um ramo recente, tendo, por exemplo, Alfred Hettner, ainda no século XIX (1897) e Friedrich Ratzel no início do século XX (1914), desenvolvido reflexões sobre os transportes e indicando tais temáticas como ramos da ciência geográfica.

Esta pesquisa foi realizada entre os anos de 2013 e 2015, contando com revisão de bibliografias especializadas, realização de atividades de campo em que se efetuou a coleta de documentos, a aplicação de uma centena de formulários com usuários de transportes coletivos distribuídos nas diversas zonas da cidade de Teresina, a produção de material fotográfico e a coleta de dados para a elaboração cartográfica.

No presente artigo temos como objetivo analisar o papel do transporte coletivo no processo de produção do espaço urbano de Teresina-PI. Nesse sentido, a exposição foi, então,

estruturada em três seções. Na primeira seção discutimos a produção do espaço urbano, situando tal processo no âmbito da urbanização contemporânea de modo a apresentar o caráter segregador da disponibilização seletiva dos meios de consumo coletivo. Em seguida demonstramos na segunda seção a importância da circulação e da mobilidade urbana na produção do espaço urbano, ressaltando o papel dos transportes coletivos. Na terceira e última seção, apresentamos o desenvolvimento histórico e o funcionamento dos serviços de transporte coletivo em Teresina, evidenciando sua distribuição espacial desigual e suas relações com a urbanização da cidade.

PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO, MEIOS DE CONSUMO COLETIVO E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

A cidade como forma concreta, derivada e alimentadora da urbanização como processo, é um produto social, histórico e dinâmico. Seu embrião situa-se no processo de sedentarização dos grupos humanos e sua história está intimamente ligada às necessidades de trocas materiais e imateriais dos grupos sociais (MUNFORD, 1998; BENEVOLO, 2003; CARLOS, 2008; SPOSITO, 2001). Carlos (1994, p. 26) afirma que “A cidade aparece como materialidade, produto do processo de trabalho, de sua divisão técnica, mas também da divisão social”. Para a autora, é a cidade uma “materialização de relações da história dos homens, normatizada por ideologias; é forma de pensar, sentir, consumir; é modo de vida, de uma vida contraditória”.

Contudo, os centros urbanos não se resumem só a construções ou a um emaranhado de prédios. Há, para além das formas concretas, um conjunto amplo de relações sociais, políticas e culturais que se estabelecem nesse espaço. Nesse sentido, Sposito (2008, p. 13) apresenta a cidade como algo que

[...] não se resume, portanto, ao conjunto de edifícios com diferentes formas de uso, ao arruamento, por onde circulam pessoas e veículos, ao território ocupado, diferentemente, pelos atores sociais e suas atividades econômicas, nem tampouco aos aspectos culturais dos grupos populacionais que vivem na área urbana. A cidade é muito mais que cada um desses aspectos – mesmo que eles sejam individualizados para que possamos compreendê-los melhor – e vai além da simples combinação ou da articulação entre eles.

Os centros urbanos, deste modo, se caracterizaram não só pela sua forma, mas pelas dinâmicas que se desenvolvem a partir das infraestruturas e seus distintos usos. Sistemas viários, fábricas, residências, comércio, pontos de prestação de serviços e seus respectivos

usos se articulam por meio dos sistemas de transportes, dos trajetos realizados por pedestres e dos fluxos de telecomunicações, principalmente.

O espaço urbano se reproduz continuamente a partir de inúmeras transformações ao longo do tempo. Tais transformações modificam o conteúdo da cidade em seu caráter político, econômico, social e cultural, materializando a produção de um espaço que é, ao mesmo tempo, produto e produtor de relações sociais acumuladas ao longo do tempo, engendradas pela ação de diversos agentes produtores do espaço.

Nessa perspectiva, Gottdiener (1997, p. 133) afirma que o espaço “recria continuamente relações sociais ou ajuda a reproduzi-las”, tendo a propriedade de “ser materializado por um processo social específico”, sendo ao mesmo tempo “objeto material ou produto, o meio de relações sociais, e o reproduzidor de objetos materiais e relações sociais”. O espaço configura-se, assim, como um produto histórico que se constitui como acúmulo das relações sociais, apresentando em cada momento as particularidades da sociedade que o produz, ganhando, ao longo da história das ações humanas um conteúdo social (CARLOS, 1979).

Sob o modo de produção capitalista, a produção do espaço urbano se dá de modo desigual, contraditória e conflituosa, à imagem e semelhança do modo de produção que o gestou, pondo em centralidade o papel da propriedade privada, da cidade-mercadoria. A cidade capitalista é, assim, marcada pela distribuição desigual e crescente concentração dos meios de consumo coletivo, respondendo às exigências da acumulação de capital. O espaço urbano é organizado atendendo às necessidades da produção e circulação de bens e mercadorias (CARLOS, 1979), requerendo, entre outras coisas, meios de circulação que possibilitem o acesso da oferta de mão de obra (trabalhadores) aos postos de trabalho, dando aos transportes importância destacada na reprodução da cidade.

Tais características são fruto da ação de um conjunto de agentes sociais que, a partir de práticas vinculadas aos mecanismos de reprodução e acumulação do sistema capitalista, são responsáveis por desempenhar estratégias e ações concretas que fazem e refazem a cidade. Corrêa (2000) apresenta tais agentes como agentes produtores do espaço, elencando de modo específico os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

Tais agentes atuam na cidade de modo conectado, agindo no desenvolvimento de processos espaciais que compõem a cidade de modo desigual e mutável. Cada um possui

papel específico, mas suas ações não se excluem. Seus interesses e suas formas de atuação muitas vezes se combinam.

O Estado, por exemplo, além de outras funções, atua como regulador do uso do solo, em seus aspectos normativos, e é responsável pela oferta de infraestrutura básica, agindo nesse sentido de maneira espacialmente desigual, o que o coloca como alvo dos movimentos sociais que reivindicam serviços públicos de qualidade e distribuídos de forma igualitária para toda sociedade.

As condições desiguais de acesso à habitação, aos transportes e demais serviços básicos, por exemplo, põem os grupos sociais excluídos na posição de reivindicadores de melhorias sociais, o que nem sempre se dá de modo não conflituoso. Ocupações de imóveis e terrenos, manifestações em espaços públicos e mesmo a formação de organizações e movimentos sociais refletem os conflitos inerentes às relações entre este agente produtor do espaço e os demais.

É mediante a ação de agentes sociais concretos como os citados que a reprodução da cidade dá-se cotidianamente, a partir das relações (conflituosas ou não) entre os diferentes agentes, nas quais suas ações buscam, embora de modos distintos, atender às necessidades produzidas pelos diversos grupos sociais que compõem a cidade, como a moradia, o trabalho, o comércio, o lazer e a mobilidade espacial. Entre essas necessidades, os transportes possuem uma importante influência na cidade e sua reprodução, garantindo o acesso aos demais meios de consumo coletivo, como escolas, hospitais, áreas de lazer e a infraestrutura urbana de um modo geral (SPOSITO, 2010; LOJKINE, 1997; GOTTDIENER, 1997).

Gottdiener (2010, p. 123) apresenta os meios de consumo coletivo como o “suporte dado pelo Estado a certos bens públicos” considerados essenciais à reprodução da força de trabalho, como habitação, saúde, educação, comércio, transporte, etc. De acordo com Lojkin (1997) estes meios de consumo não são destinados a uma necessidade particular de um indivíduo, mas a uma necessidade social que só pode ser aceitável coletivamente, diante das possibilidades de uso da cidade. Tais meios de consumo coletivo tendem a ser suportados pelo orçamento público, uma vez que certos serviços básicos destinados a uma parcela pobre da população, com pouca ou nenhuma capacidade de compra, não são atrativos ao capital privado, fazendo com que este não os forneça.

A ação dos agentes produtores do espaço na distribuição desigual desses meios de consumo coletivo acaba por desencadear a segregação socioespacial. Para Sposito (2013, p. 63) “[...] a segregação se refere à relação entre uma parte e o conjunto da cidade”. A

segregação socioespacial se configura, então, como forma das desigualdades (desdobrada na contradição do espaço entre valor de uso/valor de troca) e assim como uma especificidade da cidade contemporânea (CARLOS, 2013).

Desse modo, a desigualdade econômica passa a ser um dos elementos que separa os indivíduos em grupos que residem em lugares distintos, segundo diferentes padrões de morar, de acesso aos meios de consumo coletivo em geral, produzindo com isso a segregação socioespacial (LIMA, 2001). A diferenciação residencial e as possibilidades de acesso aos demais meios de consumo coletivo a partir dos diversos pontos da cidade significam também, para a sociedade, um acesso diferenciado aos recursos necessários para sua reprodução social, cumprindo dessa maneira um duplo papel: “meio de manutenção dos privilégios por parte da classe dominante e o de um meio de controle social por esta mesma classe sobre os outros grupos sociais” (CORRÊA, 2000, p. 64).

Sob essa lógica, o solo urbano torna-se uma mercadoria de alto valor, sendo a habitação uma mercadoria especial, tendo em vista que cada novo edifício exige um novo solo e sua raridade alimenta as possibilidades especulativas. A proximidade dos serviços de educação, saúde e segurança e a acessibilidade em relação aos serviços e aos demais pontos da cidade, garantida pelo sistema de transporte – o que inclui tanto uma malha viária eficiente quanto a existência e a qualidade dos transportes coletivos – figuram como elementos que alteram o valor do espaço de determinadas áreas urbanas, restringindo, também, seu uso seletivamente.

De modo específico, os sistemas de transportes, elemento responsável pela circulação intraurbana, se constituem num fator primordial para a produção e reprodução do espaço urbano. Determinam os fluxos de mobilidade, agindo como elo interligador dos demais elementos que compõem a cidade, participando da produção de valor em determinadas áreas da cidade e impulsionando a presença de capital fixo localizado seletivamente no espaço urbano. Implica, assim, diretamente nas dinâmicas do mercado imobiliário e de um modo mais abrangente, na organização e produção do espaço urbano da cidade em sua totalidade.

Diante disso, “o transporte mostra-se assim como um valioso fator estratégico no espaço urbano” (SILVA, 2008, p. 40). A apreensão das dinâmicas do sistema de transporte e seu respectivo papel na mobilidade urbana se apresentam, portanto, como passo fundamental para compreensão da produção do espaço urbano.

CIRCULAÇÃO, MOBILIDADE E TRANSPORTE URBANO NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Circulação e mobilidade se apresentam como temas recorrentes nos debates sobre a cidade contemporânea. Isso se reforça no contexto da expansão urbana de muitas cidades que alargam seus perímetros urbanos. Bem lembra Harvey (2012, p. 109) que são vitais “o sistema de transporte e comunicações” dentre as inovações tecnológicas de que dependem as atividades humanas para serem desenvolvidas nas mais variadas escalas.

As possibilidades de circulação são produzidas vinculadas a uma teia de relações políticas que tanto mobilizam alterações na estrutura física da cidade, quanto participam da reprodução social dos sujeitos que vivem a cidade em seu aspecto segregado e segregador. O sistema de transportes urbanos adquire importância central para se construir possibilidades de produção de uma cidade cujos padrões de mobilidade urbana viabilizem o acesso aos meios de consumo coletivo de modo mais equitativo.

A partir da relação entre os agentes e processos envolvidos diretamente no sistema de circulação (Estado; Indústria automotiva; capital financeiro, Indústria e comércio; indivíduos; sistemas de transporte e trânsito; processos migratórios; valor da terra e a dinâmica da economia) se forma uma complexa rede de relações de poder, evidenciando que as dinâmicas de circulação e mobilidade urbanas não são apenas um produto meramente técnico, mas sim, um produto de relações sociais, políticas e econômicas (VASCONCELLOS, 2012).

O sistema de circulação se constitui a partir da combinação da estrutura de circulação (estrutura física) com o os meios de circulação (meios de transporte em geral). Este sistema de circulação conecta as atividades que ocorrem no ambiente construído da cidade. Na relação entre o ambiente construído e o sistema de circulação se estabelece o ambiente de circulação. Esse ambiente de circulação acaba por influenciar diretamente na qualidade e eficiência dos movimentos de pessoas e mercadorias, sendo elemento essencial dos processos de produção e reprodução da cidade.

Harvey (2013) ressalta que a estrutura de circulação é constituída para reduzir os tempos de viagem necessários à produção e, em termos estratégicos, para aliar novas áreas ao mercado. Possui dessa maneira o objetivo tácito de acelerar a rotatividade do capital (a mobilidade do capital na forma mercadoria depende da habilidade de mobilizar as mercadorias no espaço, as quais estão sujeitas às condições de transporte).

A circulação da massa de trabalhadores e sua mão de obra é, na maioria das vezes, viabilizada pelo transporte coletivo local, tendo em vista que as empresas privadas, em muitos casos, não arcam com a responsabilidade de prover transporte para seus funcionários. O funcionamento da infraestrutura básica de circulação, como a construção e operação das vias, acaba por ficar sob a responsabilidade do Estado, que provê um sistema de vias, calçadas e infraestrutura de transporte coletivo utilizando recursos obtidos por meio da arrecadação de impostos.

Os transportes coletivos podem tanto ser providos pelo Estado (as ferrovias, ônibus públicos), quanto por operadores privados, sobre as várias formas de regulamentação por parte do Estado (VASCONCELLOS, 2001). Este autor afirma que o transporte coletivo “é aquele serviço disponível ao público sob as regras do mercado”, enquanto o transporte público é o serviço “disponível ao público sob regras sociais definidas pela sociedade” (VASCONCELLOS, 2000, p. 147).

Diante do modelo de concessões públicas às empresas privadas, adotado para a oferta do serviço de transportes urbanos na maioria das cidades do Brasil e especificamente em Teresina, optamos pela denominação transporte coletivo ao tratar dos serviços de transportes coletivos urbanos, embora legalmente sua oferta seja uma atribuição estatal. O modelo adotado destina à iniciativa privada peso preponderante na condução do serviço, sendo a lógica de mercado aquela que conduz seu funcionamento, embora regulada pelos poderes públicos municipais.

A dinâmica do ambiente de circulação e respectivamente do trânsito encontra-se incrustada nas atividades realizadas pelas pessoas e seus papéis constantemente mutáveis (pedestre, ciclista, usuário de ônibus, motoristas de transporte privado e etc.). Além disso, vários fatores estão também relacionados à mobilidade urbana, envolvendo características individuais, de acordo com “as categorias de pobreza, idade, gênero e condição física” (VASCONCELLOS, 2012). Estas características, entretanto, são socialmente determinadas, fazendo com que alguns sujeitos (como os pobres, idosos, crianças e pessoas com deficiências físicas) tenham restrições quanto à circulação.

O sistema de circulação relaciona-se, dessa maneira, às desigualdades do consumo do solo urbano. A segregação e a desigualdade no âmbito do sistema de circulação ocorrem desde a provisão da estrutura de circulação (vias, terminais, etc.), até no planejamento da forma como os meios de circulação (veículos em geral) funcionam na cidade. Assim, tanto a

infraestrutura subsidiada pelo Estado quanto o tipo prioritário de veículo adotado participam do contínuo processo de segregação socioespacial.

De modo geral, os principais fatores que interferem e determinam a mobilidade urbana são “os fatores pessoais, como condições física e financeira; familiares, como a cultura local e o ciclo de vida pessoal; e externos, como a oferta de meios de transportes” (VASCONCELLOS, 2012, p. 49). Os fatores pessoais caracterizam-se a partir do grau de maturidade e liberdade, das condições físicas de gênero e da renda, por exemplo. Os fatores familiares incluem os custos da mobilidade, as normas culturais e também a percepção das pessoas em relação aos transportes. Já a oferta de meios de transporte, caracteriza-se pela quantidade e qualidade do transporte coletivo, como também a localização, os horários de funcionamento, os destinos e a segurança (VASCONCELLOS, 2000, 2001, 2012).

Essas várias características que influenciam a mobilidade urbana distinguem também socialmente a acessibilidade, vista como a facilidade de atingir os destinos desejados, sendo a medida mais direta (positiva) dos efeitos de um sistema de transporte (VASCONCELLOS, 2000, p. 27). A falta ou as limitações de acessibilidade incidem, portanto, diretamente sobre a produção de exclusão social e segregação.

Nesse contexto, o predomínio de um privilégio dos transportes individuais, sobretudo do automóvel, nas políticas urbanas, econômicas e de transporte produzidas em países como o Brasil limita a acessibilidade e as condições de mobilidade para grande parte da população que não possui condições econômicas de arcar com os custos do transporte próprio. Paralelo a isso, a alternativa a essa população despossuída de meios de transporte próprio, individual, é exatamente o transporte coletivo, em muitas cidades ofertado de modo precário.

Dentre as modalidades de transporte coletivo destacam-se os trens e metrô urbanos, os ônibus e as vans. No Brasil, o tipo de transporte coletivo mais utilizado é o ônibus, figurando como principal meio de deslocamento utilizado por grande parte da população. Na maior parte das cidades do país convive-se com um transporte coletivo marcado pela negligência em relação à qualidade e ao atendimento das necessidades dos usuários, apresentando problemas como superlotação, desconforto e mesmo a má utilização de seus recursos (VASCONCELLOS, 2001).

Tais limitações da oferta desse serviço incidem diretamente sobre acessos desiguais aos meios de consumo coletivo e à própria cidade, produzindo profundas limitações na acessibilidade, configurando cidades marcadas por uma (i) mobilidade urbana, ou seja, cidades caracterizadas pela limitação da acessibilidade aos meios de consumo coletivo distribuídos de

modo desigual no espaço urbano, fruto da ação planejada dos agentes hegemônicos produtores do espaço.

Assim se apresenta a atual realidade na maioria das grandes e médias cidades brasileiras, onde considerável parcela da população, notadamente aquela formada por pobres, é segregada, tanto pela própria localização da habitação, como também pelas limitações quanto ao acesso aos transportes coletivos (e sua baixa qualidade), além ainda das dificuldades da realização de deslocamentos para os que não utilizam transporte motorizado (ciclistas e pedestres), devido à falta de estrutura necessária, como calçadas e ciclovias/ciclofaixas.

A DISTRIBUIÇÃO DESIGUAL DOS TRANSPORTES COLETIVOS EM TERESINA: (I) MOBILIDADE PRODUZINDO SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

Teresina, a atual capital do Piauí, expandiu-se ao longo do tempo e passou por mudanças socioespaciais significativas desde sua fundação, em 1852. Sua expansão urbana tem exigido reestruturações, incluindo aquelas relacionadas ao sistema de transportes, que têm atuado ativamente na organização da cidade.

É na década de 1920 que em Teresina se implanta, na antiga Rua Grande (atualmente Rua Álvaro Mendes), o primeiro transporte público da capital (CHAVES, 2012). O transporte interurbano também se estrutura com a utilização de veículos motorizados nesta década. Organizam-se empresas de transporte rodoviário voltadas ao deslocamento para outras cidades do Piauí a partir da capital. Já na década seguinte, em 10 de maio de 1936, é sancionada a lei nº 5, que autorizava a contratação de concorrência pública para a execução do serviço de transportes de passageiros na cidade. Mediante a essa concorrência pública começa a operar então a primeira empresa de ônibus da cidade, a Auto-Viação Piauiense. Uma década após, Teresina concentrava 50% dos ônibus existentes no estado – vinte ônibus do total de quarenta ônibus existentes no Piauí (SEST/SENAT-PI, 2014).

Aos poucos os veículos foram se tornando mais acessíveis ao público, acompanhando as necessidades que se imprimiam com a urbanização de Teresina. Obras viárias como a abertura de avenidas e o calçamento de ruas com paralelepípedos facilitaram o uso de automóveis e a expansão das linhas de transporte coletivo. Essa expansão avança no período pós-guerra acompanhando os incentivos à indústria automobilística dados a partir do governo de Juscelino Kubitschek.

O transporte coletivo ganha cada vez mais importância no contexto da urbanização que se intensifica na segunda metade do século XX. Essa intensificação do uso dos ônibus para as atividades cotidianas em Teresina pode ser observada por meio da implantação da meia passagem para estudantes nos transportes coletivos da capital, em 1963. O fato de, a partir de 1967, passarem a existir algumas linhas de ônibus com funcionamento no turno da noite também evidencia o crescimento da importância dos transportes coletivos como meio de circular no espaço da cidade e acessar outros meios de consumo coletivo (SEST/SENAT-PI, 2014).

Com o passar dos anos a frota se expandiu, as rotas se multiplicaram, os veículos evoluíram. A expansão da cidade passou a exigir meios mais eficientes para que as pessoas se locomovessem. Os progressos técnicos possibilitaram transformações como a bilhetagem eletrônica (instituída em 2008), mas a estruturação do sistema de transportes coletivos ainda requer alterações.

Embora conte com uma linha de metrô em funcionamento a partir de 1991, são as linhas de ônibus as principais responsáveis pela mobilidade intraurbana em Teresina. A cidade conta com 95 linhas regulares de ônibus urbanos, operadas por quatro consórcios de empresas associadas ao Sindicato das Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros de Teresina – SETUT, além de linhas alternativas operadas por autônomos e empresas gerenciadas pela STRANS. Juntas, essas linhas regulares e alternativas são responsáveis pelo transporte de trabalhadores, estudantes e habitantes em geral, fazendo a articulação entre as zonas da cidade (SETUT, 2016).

As deficiências na oferta do serviço de transporte, sua distribuição pelos bairros da cidade e a sua eficiência na garantia de acessibilidade para as populações de seus mais variados pontos possui peso direto na valorização do espaço teresinense. Apesar de apresentar profundas transformações ao longo destas décadas, o serviço de transporte coletivo de Teresina ainda apresenta muitas limitações e problemas. As causas e as implicações disso estão atreladas ao processo de urbanização da cidade, sobretudo à intensificação vivenciada a partir da segunda metade do século XX.

A urbanização de Teresina manifesta-se articulada às dinâmicas nacionais de expansão das cidades a partir da década de 1960, tendo como base a impulsão da construção de conjuntos habitacionais via ação do Banco Nacional de Habitação – BNH em paralelo com a intensificação do processo de favelização. Lima (1999) aponta que a capital piauiense passa a experimentar essa intensificação de sua expansão urbana a partir da década de 1970, processo

vinculado aos investimentos estatais em habitação, principalmente, e intensificado por fluxos migratórios oriundos do interior do estado e de estados vizinhos, como o Maranhão.

A cidade sofre constantes modificações em sua organização espacial, intensificando o processo de urbanização. De acordo com Façanha (1998, p. 19), entre os anos de 1985 e 1995, Teresina “registrou a presença marcante de vários processos espaciais, como a favelização e a verticalização, crescendo em grandes proporções em todas as direções, ampliando o seu perímetro urbano”. A expansão da cidade ocorreu vinculada à ação de agentes orientados pelas perspectivas de reprodução do capital, que inicialmente se deu nos sentidos Norte e Sul, posteriormente se deslocando no sentido da atual zona Leste (VIANA, 2005).

Novas áreas de crescimento espalhadas pela cidade de Teresina são produzidas nas últimas décadas, ocasionando o surgimento de bairros situados em áreas de expansão periféricas. Essas modificações em seu tecido urbano intensificam ainda mais a necessidade de meios de deslocamento entre as diversas partes da cidade. Assim, o transporte coletivo urbano passa a agir como elemento mediador da organização da cidade, tornando viável a permanência e o desenvolvimento de atividades, permitindo localizações e realocações no espaço urbano.

A cidade, agora expandida para áreas cada vez mais distantes, processo intensificado ao longo das primeiras décadas do século XXI impulsionado por novos programas governamentais de habitação e pelo avanço do setor imobiliário, requer um setor de transporte que exerça o papel de elemento viabilizador da mobilidade intraurbana. Tal necessidade deriva do imperativo da manutenção dos fluxos de pessoas das mais variadas partes do tecido urbano teresinense e de cidades vizinhas, atendendo as necessidades criadas com o aumento das distâncias e com a dinamização das atividades comerciais e do setor de serviços que passam a compor a base da economia da capital.

Diante de tais necessidades, o planejamento urbano se torna ferramenta importante para se pensar o desenvolvimento da cidade e se repensar a manutenção e o avanço dos serviços prestados pelo Estado. Suas contradições materializam-se na produção de uma cidade desigual e segregada do ponto de vista da distribuição dos meios de consumo coletivo, dentre os quais o sistema de transporte é elemento crucial para o desenvolvimento das atividades e da manutenção do ir e vir cotidiano das pessoas. É nesse sentido que ganha importância, por exemplo, o Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina – PDTM (PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA, 2008).

O PDTM de Teresina apresenta um diagnóstico do setor de transporte urbano da cidade, propondo a partir disso ações que visem à melhoria de seu sistema de circulação, incluindo no conjunto de suas estratégias, para isso, mudanças nos transportes coletivos. Está prevista, neste sentido, a construção de seis pontes sobre os rios Poti e Parnaíba, a implantação e alargamento de eixos viários e a extensão da malha cicloviária (embora paradoxalmente a prefeitura esteja agindo no sentido contrário, destruindo algumas das ciclovias existentes em importantes avenidas).

Para o sistema de transporte coletivo, o PDTM prevê uma rede de linhas de transportes em sistema tronco-alimentado, composto por oito terminais. Estes terminais estão sendo construídos nas distintas zonas da cidade, alguns já em fase de conclusão ou em teste: terminais Livramento e Itararé (zona Sudeste); terminais Bela Vista e do Parque Piauí (zona Sul); terminais Bueno Aires e Rui Barbosa (zona Norte); e os terminais Santa Isabel e da Piçarreira (zona Leste) (PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA, 2016) (Figura 01).

Figura 01 – Terminais de integração em fase de conclusão – Teresina-PI, 2016



1) Terminal Itararé; 2) Terminal Livramento; 3) Terminal Bela Vista.

Fonte: Pesquisa direta.

Esse sistema de terminais visa ampliar o Sistema de Integração que até a atualidade funciona a partir da utilização de bilhete eletrônico, tendo o passageiro um intervalo de tempo para combinar linhas que podem ser integradas. Na prática, o sistema funciona mal, nem todas as linhas podem ser integradas e os usuários têm dificuldades de fazer uso desse direito (91% dos usuários entrevistados durante a realização da pesquisa o consideraram ineficiente).

O cenário apresentado pelo PDTM e o cenário proposto a partir das intervenções apontam o papel crucial dos transportes coletivos na produção e reprodução do espaço urbano teresinense. Na atualidade, a distribuição das linhas e a oferta do serviço de transporte

coletivo em Teresina apresentam muitos problemas, contribuindo, assim, para a produção de uma cidade cujo padrão de mobilidade alimenta processos de segregação socioespacial.

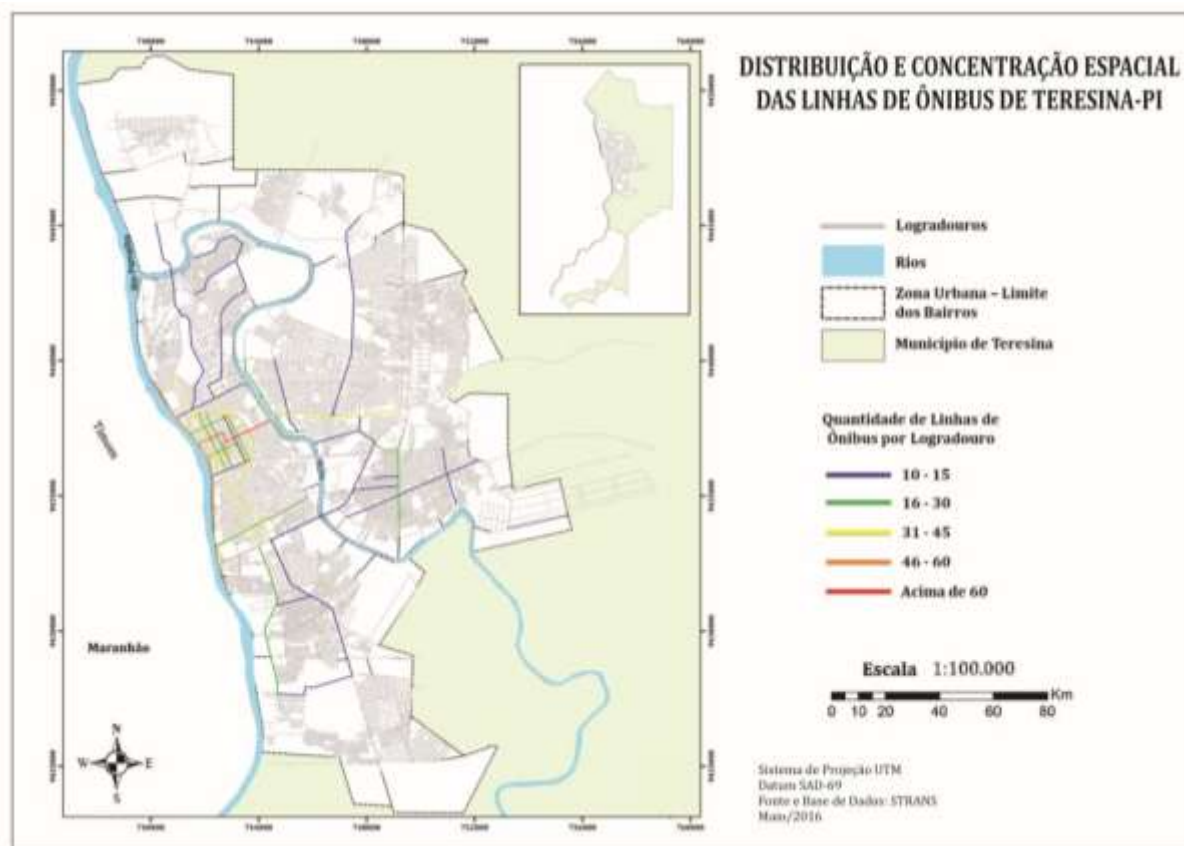
De acordo com o PDTM, o grau de cobertura da rede de transporte de Teresina, estabelecido a partir de um “quociente entre a área atendida pelos trajetos das linhas e a área urbana” atinge 57,8% da área da cidade, sendo considerado baixo (PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA, 2008, p. 56). Tal grau de cobertura, entretanto, é reduzido ainda mais com a expansão urbana em curso, que amplia consideravelmente a mancha urbana de Teresina desde o início do século XXI.

Com base nos dados da Prefeitura Municipal de Teresina (2008), a circulação na cidade se dá apoiada em poucos eixos de deslocamento, destacando-se avenidas como Barão de Gurguéia, Miguel Rosa, Presidente Kennedy, Dom Severino, João XXIII e Frei Serafim. Tais vias servem tanto para o fluxo de automóveis individuais como para os transportes coletivos. Nota-se que o grande fluxo de veículos acaba por culminar em congestionamentos e demonstra, no caso dos transportes coletivos (especificamente os ônibus), uma deficiência na distribuição espacial do serviço, que não chega a certos pontos da cidade, em pleno processo de expansão. Esta constatação se evidencia quando a população é questionada sobre a espacialização do serviço de ônibus, em que 89% dos usuários de ônibus entrevistados consideram serem as linhas de transporte coletivo da cidade mal distribuídas.

Embora o PDTM indique que Teresina possui baixa cobertura do serviço de transporte coletivo, como apresentado anteriormente considerando-se a distribuição espacial das linhas de ônibus e tomando por base a área próxima (300m) aos logradouros atendidos por pelo menos uma linha de ônibus, os dados analisados em nossa pesquisa evidenciam ainda mais o caráter concentrador da distribuição da oferta do serviço.

Se considerarmos a distribuição a partir da presença de um mínimo de dez linhas de ônibus por logradouro, apenas cinco ruas e avenidas de Teresina serão tomadas em conta. Enquanto 216 logradouros da cidade são atendidos por duas linhas de ônibus ou menos, três avenidas (Avenida Frei Serafim, Rua Arlindo Nogueira e Rua Areolino de Abreu) são atendidas por mais de sessenta linhas. Tais constatações, que têm como base os dados das linhas e itinerários fornecidos pela STRANS durante a pesquisa documental, indicam-nos que a concentração espacial desse serviço se dá em poucos eixos viários, valorizando poucas áreas com a oferta massiva de possibilidades de locomoção, como se pode visualizar na figura 02.

Figura 02 – Distribuição e Concentração espacial das linhas de ônibus de Teresina-PI



Fonte: Elaboração Própria

Essa configuração espacial da oferta do serviço pode ser associada facilmente aos elevados tempos de espera apontados nas entrevistas, cuja média supera os trinta minutos, chegando em alguns casos a mais de uma hora de intervalo entre um ônibus e outro. Soma-se a isso a dificuldade de se locomover entre pontos até próximos no espaço da cidade, mas distanciados pela precariedade da distribuição e oferta de linhas.

O processo de expansão do tecido urbano teresinense, que avança sobre áreas da franja urbana para áreas externas ao atual perímetro urbano, cada vez mais distantes da área central da cidade, evidencia que esta concentração espacial do transporte coletivo torna-se, assim, incompatível com as necessidades da expansão periférica em curso. Este distanciamento de grande parte das habitações contribui ainda mais para a intensificação do processo de segregação, no qual uma parcela significativa da população não possui condição financeira de adquirir um imóvel nas áreas mais valorizadas (tanto em localização, acessibilidade, eficiência e segurança dos meios de transportes e amenidades naturais ou socialmente produzidas).

Deriva desse quadro o fato de 97% dos usuários entrevistados afirmarem que a oferta de transporte coletivo (quantidade de linhas e veículos) não supre a demanda atual dos usuários, fazendo com que 36% destes entrevistados classificassem como péssimo o serviço prestado pelas empresas de transporte coletivo em Teresina.

Este quadro demonstra a condição deficiente dos transportes coletivos em Teresina e sua distribuição/concentração indica uma associação da oferta do serviço de transporte coletivo com a valorização do espaço, uma vez que a disponibilização de possibilidades de deslocamento torna os lugares acessíveis ao consumo e à mão de obra. Garante-se, assim, a reprodução do espaço urbano a partir das relações sociais de produção tornadas possíveis no âmbito de cidades cada vez mais dispersas e extensas pelas condições de mobilidade urbana.

O sistema de transporte coletivo, neste contexto, evidencia-se enquanto parte da produção social do espaço urbano, tendo em vista que, além de suprir necessidades de deslocamento de vasta parcela da população urbana (para as mais variadas finalidades, incluindo o trabalho), atende a busca do capital pela estruturação de novos territórios para o seu avanço.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A expansão dos grandes aglomerados urbanos tem cobrado a existência de sistemas de transporte que possibilitem a mobilidade espacial de mercadorias e pessoas (e pessoas vistas como mercadoria, enquanto mão de obra). Tal possibilidade de circulação no espaço urbano e as condições desse movimento, estruturadas pelos sistemas de transporte, destacadamente pelos transportes coletivos, atuam decisivamente na produção do espaço urbano.

A ação dos distintos agentes produtores do espaço urbano conjuga-se na configuração do sistema de transporte coletivo e esta configuração incide diretamente na produção do espaço, tendo em vista que as possibilidades de circulação e mobilidade definem também relações sociais, cujas desigualdades materializam-se também espacialmente.

Na primeira década do século XXI, a expansão urbana de Teresina se intensifica, impulsionada, em grande medida, pelos novos programas governamentais de habitação e por um avanço do setor imobiliário que reconfigura a expansão do uso do espaço urbano para áreas cada vez mais distantes. Tal processo intensifica ainda mais as necessidades de locomoção e mobilidade de fluxos volumosos de pessoas das mais variadas zonas da cidade.

Neste cenário, os sistemas de circulação e destacadamente os transportes coletivos – e seus respectivos problemas – passam a ocupar maior destaque no cotidiano da cidade.

A circulação em Teresina, com base nas análises realizadas, apresenta profundas limitações, tanto em relação à sua estruturação do ponto de vista viário, quanto dos meios de transporte motorizados e não motorizados. Os problemas se acumulam passando pelas deficiências na mobilidade nas calçadas e ciclovias da cidade, ambas com demasiados problemas de ordem técnica, alimentados pela conveniência da omissão dos órgãos gestores na fiscalização da garantia do direito de ir e vir de pedestres, cadeirantes e ciclistas. As vias de circulação, diante da priorização histórica do automóvel individual, passam cotidianamente a experimentar o agravo de congestionamentos em pontos chave da articulação entre as zonas economicamente mais dinâmicas da cidade.

Especificamente em relação ao transporte coletivo realizado por meio do uso do ônibus, os problemas também se avolumam em quantidades alarmantes, passando pela irregularidade de horários, inexistência ou péssima qualidade da maioria dos abrigos de pontos de ônibus, limitações da articulação entre abrigos, calçadas e veículos adaptados para cadeirantes, ineficiência do sistema integrado de transporte em funcionamento e pela má distribuição das linhas, o que se articula aos demais problemas encontrados.

O padrão de concentração das rotas em poucos eixos viários, a deficiente distribuição de linhas no espaço da cidade e a predominância de linhas radiais (que ligam bairros ao centro) produzem uma distribuição espacial do serviço de transporte coletivo incompatível com o processo de urbanização experimentado em Teresina, cuja expansão do tecido urbano amplia as distâncias dos deslocamentos e a configuração de novas centralidades urbanas exige outros tipos de linhas que as articulem. Coloca-se, dessa forma, um grande contingente populacional em áreas de vazio de oferta do serviço, dificultando a mobilidade urbana daqueles que não possuem condições financeiras para arcar com os custos de ter seu próprio meio de transporte (com a compra de um automóvel ou de uma motocicleta, por exemplo).

Diante de tudo isso, podemos afirmar que o cenário identificado demonstra uma produção histórica de (i) mobilidade urbana, limitando-se o acesso aos meios de consumo coletivo distribuídos (de maneira desigual) no espaço urbano de Teresina, o que se dá como fruto de uma ação planejada dos agentes hegemônicos produtores do espaço.

Tal processo se aprofunda em Teresina à medida que nos últimos anos se expande a ocupação da cidade em direção aos extremos do perímetro urbano, destacadamente com a construção de conjuntos habitacionais populares distantes do núcleo urbano central, o que

limita ainda mais as possibilidades de mobilidade da população que passa a residir em tais habitações. Com efeito, esse cenário aprofunda o caráter extremamente segregador que configura o espaço da capital piauiense e se reflete na distribuição extremamente desigual do acesso ao serviço de transporte coletivo.

O transporte coletivo possui, dessa maneira, papel ativo no processo de produção do espaço urbano de Teresina-PI, tendo em vista que sua oferta desigual e concentrada incide sobre padrões desiguais de valorização do espaço no âmbito da cidade, garantindo assim maiores lucros aos agentes do mercado imobiliário, excluindo certos grupos de determinadas áreas da cidade e promovendo a reprodução da cidade nos moldes do capitalismo, cuja espacialidade é marcadamente concentradora e seletiva.

Trabalho enviado em Maio de 2016
Trabalho aceito em julho de 2016

REFERÊNCIAS

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. 8. ed. São Paulo: Contexto, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A prática espacial urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VACONCELLOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAURI, Silvana Maria (Org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 95-110.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)Produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Reflexões sobre o espaço o espaço geográfico**. 1979. 118f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Departamento de Geografia. Universidade de São Paulo, 1979.

CHAVES, Geísa. **Vida e trabalho: conheça a história do transporte público de Teresina**. 2012. Cidade Verde.com. Disponível em: <<http://cidadeverde.com/vida-e-trabalho-conheca-azhistoria-do-transporte-publico-de-teresina-103332>>. Acesso em: 21 de outubro de 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2000.

FAÇANHA, Antonio Cardoso. **A evolução urbana de Teresina: agentes, processos e formas espaciais na cidade**. Recife, 1998. 188f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de

Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal de Pernambuco, 1998.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1997.

HARVEY, David. **Espaços de esperança**. 5. ed. São Paulo: Loyola, 2012.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

LIMA, Antonia Jesuíta de. **Pobreza urbana em Teresina - Piauí**: experiências e significados. São Paulo, 1999. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Programa de Estudos pós-graduados em Ciências Sociais. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 1999.

LIMA, Paulo Henrique Gomes. **Promoção Imobiliária em Teresina/PI**: uma análise do desenvolvimento da produção privada de habitações – 1984/1999. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco, 2001.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MUNFORD, Lewis. **A Cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. 4. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA. **Strans deve finalizar obras de seis terminais de integração este ano**. 2016. Disponível em: <<http://www.portalpmt.teresina.pi.gov.br/noticia/Strans-deve-finalizar-obras-de-seis-rminais-de-integracao-este-ano/9743>>. Acesso em: 09 de maio de 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TERESINA. Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito. **Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Teresina**: relatório final. Teresina: STRANS, 2008.

SEST/SENT- PI. **Galeria do transporte coletivo de passageiros do Piauí/Painel cronológico do transporte coletivo de passageiros do Piauí**, 2014.

SILVA, André Luiz Bezerra da. **Transporte e circulação na reprodução espacial urbana**: considerações sobre o metrô do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2008. 239 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2008.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Geografia da circulação, transportes e logística**: construção epistemológica e perspectivas. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 21-68.

SETUT. SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS DE PASSAGEIROS DE TERESINA. **Empresas associadas**. Disponível em: <<http://www.setut.com.br/empresas.asp>>. Acesso em: 09 de maio de 2016.

SPOSITO, Eliseu Savério. **A vida nas cidades**. 5. ed. São Paulo: Contexto, 2010.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e cidades**. São Paulo: UNESPI, 2008.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e urbanização**. 12. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VACONCELLOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato; PINTAURI, Silvana Maria (Org.). **A cidade contemporânea: segregação espacial**. São Paulo: Contexto, 2013. p. 61-93.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano: espaço e equidade**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: SENAC, 2012.

VIANA, Bartira Araujo da Silva. O sentido da cidade: entre a evolução urbana e o processo de verticalização. **Carta CEPRO**, v. 23, n. 01, p. 66-75, 2005.