

Lugares de passagem: as estações em Campinas

Francisco Giliarde Rodrigues da Silva¹, Manoel Lemes da Silva Neto²

1. Estudante de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas – PUC Campinas; *giliarde9@gmail.com
2. Professor Titular e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, PUC Campinas, Campinas/SP

Palavras Chave: *urbanização, transportes, esfera pública.*

Introdução

No contexto da pesquisa desenvolvida pelo orientador (SILVA NETO, 2011), o projeto de iniciação científica visou produzir um quadro de referências teórico-empíricas sobre possíveis interferências na constituição da esfera pública desencadeadas pela aceleração dos fluxos em Campinas. A pesquisa orienta-se pela compreensão de que a urbanização contemporânea no Brasil possa, em princípio, caracterizar-se pelo conceito de “macrourbanização” ou “urbanização do território” (SANTOS, 2005). Nesse contexto, o aumento da densidade técnica presente no território é intensificado pela aceleração dos fluxos e, com isso, é possível que a interrelação esfera pública e espaço público esteja adquirindo outras significações, novos sentidos. Com tais premissas, o mapeamento das variáveis disponíveis na fonte primária de informações (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC) – produziu os elementos de análise do sistema de transportes do município e, em particular, sobre o volume de viagens e de pessoas embarcadas nos terminais urbanos e de transferência. O número de usuários do sistema público de transportes foi considerado indicador potencial de encontro interpessoal e, por consequência, de constituição da esfera pública.

Resultados e Discussão

Primeiramente, a classificação em si dos usuários segundo o tipo de “estações” em Campinas é emblemática de formas estratificadas de se inter-relacionar esfera pública e espaço público. A fonte primária indica a existência de helipontos, aeroportos, estações ferroviárias e, no caso selecionado, terminais rodoviários.

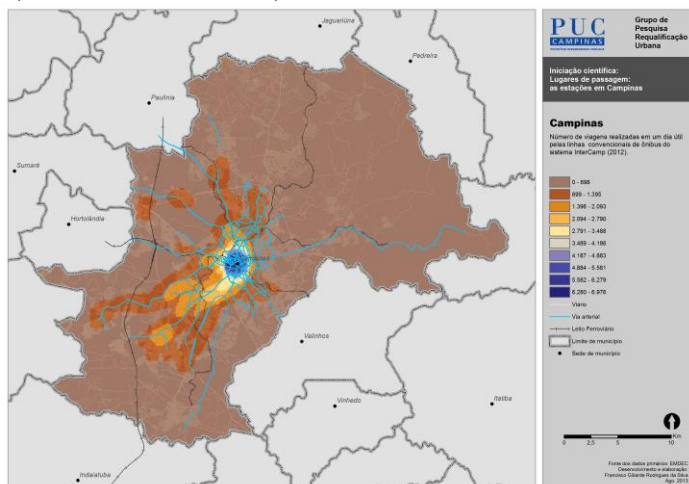


Figura 1. Número de viagens realizadas em um dia útil pelas linhas convencionais de ônibus.

A relação entre fluxo de passageiros e rendimento familiar reconhece a dependência estrutural entre população de baixa renda e transporte público. A figura 1 mostra o

fenômeno. O eixo sudoeste em direção ao centro de Campinas é o mais intenso. A porção sudoeste da cidade é reconhecida por abrigar os segmentos sociais de menor poder aquisitivo (figura 2).

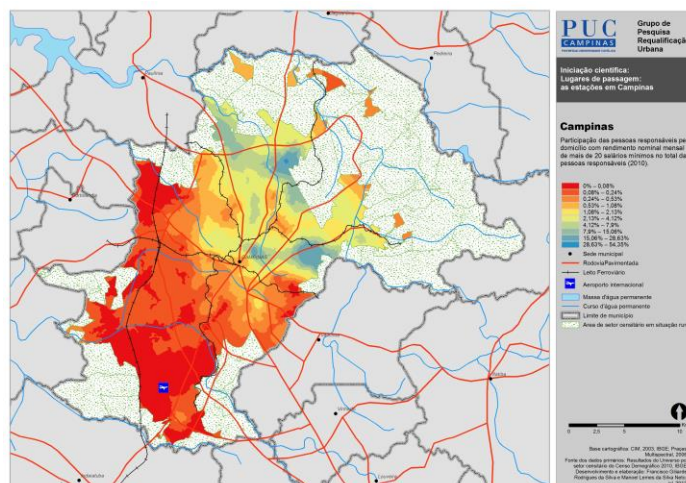


Figura 2. Participação das pessoas responsáveis pelo domicílio com rendimento nominal mensal de mais de 20 salários mínimos no total das pessoas responsáveis em 2010.

Conclusões

Os lugares onde circulam o maior número de pessoas são os mais populares. Potencialmente representam os lugares de realização de uma modalidade de esfera pública fortemente relacionada à constituição do “período demográfico” da história (SANTOS, 2000), momento em que igualmente se produz a urbanização contemporânea. Representam a fruição fugaz e pública dos agentes populares.

Agradecimentos

Em primeiro lugar a vida, pela família e os amigos. Aos estímulos que a PUC Campinas e o CNPq me proporcionaram no campo da pesquisa.

- SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. 5 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005. (Coleção Milton Santos ; 6).
- SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. 4. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.
- SILVA NETO, Manoel Lemes da. Configurações espaciais da urbanização contemporânea: adensamento urbano, sistemas de espaços livres e constituição da esfera pública no Brasil. Projeto de pesquisa. Campinas: PUCCampinas, set. 2011. (Projeto de pesquisa).