



**COLÉGIO PEDRO II
PRÓ-REITORIA DE ENSINO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

Ana Bruna Braga Batinga

**DE ZONA RURAL A SUBCENTRO: A IMPORTÂNCIA DAS REDES DE
TRANSPORTE PARA A SUBCENTRALIDADE DE CAMPO GRANDE, RIO DE
JANEIRO**

**Rio de Janeiro
2024**

Ana Bruna Braga Batinga

**DE ZONA RURAL A SUBCENTRO: A IMPORTÂNCIA DAS REDES DE
TRANSPORTE PARA A SUBCENTRALIDADE DE CAMPO GRANDE, RIO DE
JANEIRO**

**Trabalho de Conclusão de Curso
em formato de artigo científico
apresentado ao Curso de
Licenciatura em Geografia do
Colégio Pedro II, como requisito
parcial para graduar-se em
licenciatura em Geografia.**

**Orientador: Professor M.e. Paulo
Roberto Monsores da Motta Júnior**

**Rio de Janeiro
2024**



**COLÉGIO PEDRO II
PRÓ-REITORIA DE ENSINO
BIBLIOTECA DO CAMPUS REALENGO II
CATALOGAÇÃO NA FONTE**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Ficha catalográfica elaborada por Suria Braga Alves (CRB7 nº6490), bibliotecária do Colégio Pedro II, Campus Realengo II.

B333d

Batinga, Ana Bruna Braga

De zona rural a subcentro: a importância das redes de transporte para a subcentralidade de Campo Grande, Rio de Janeiro. / Ana Bruna Braga Batinga – Rio de Janeiro: [s.n.], 2024.

23 p.

Orientador: Prof. M.e Paulo Roberto Monsores da Motta Júnior
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Colégio Pedro II, Curso de Licenciatura em Geografia.

1. Transportes de massa. 2. Subcentro. 3. Campo Grande - Rio de Janeiro, RJ. I. Motta Júnior, Paulo Roberto Monsores da (Orientador). II. Colégio Pedro. III Licenciatura em Geografia. IV. Título

Ana Bruna Braga Batinga

**DE ZONA RURAL A SUBCENTRO: A IMPORTÂNCIA DAS REDES DE
TRANSPORTE PARA A SUBCENTRALIDADE DE CAMPO GRANDE, RIO DE
JANEIRO**

**Trabalho de Conclusão de Curso
em formato de artigo científico
apresentado ao Curso de
Licenciatura em Geografia do
Colégio Pedro II, como requisito
parcial para graduar-se
em licenciatura em Geografia.**

Aprovada em: ____/____/____.

Banca Examinadora:

Professor M.e. Paulo Roberto Monsores da Motta Júnior

Colégio Pedro II

Professor Dr. Eduardo de Oliveira Rodrigues

Colégio Pedro II

Professor Dr. Nelson Diniz de Carvalho Filho

Colégio Pedro II

**Rio de Janeiro
2024**

DE ZONA RURAL A SUBCENTRO: A IMPORTÂNCIA DAS REDES DE TRANSPORTE PARA SUBCENTRALIDADE DE CAMPO GRANDE, RIO DE JANEIRO

Ana Bruna Braga Batinga

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo demonstrar a importância das redes de transporte em massa, especificamente ônibus e trem, tanto na influência do surgimento da subcentralidade de Campo Grande, localizado na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, assim como para manutenção deste papel exercido pelo bairro. Ao considerar o fornecimento de bens e serviços, conceitua-se Campo Grande enquanto subcentro e agente influente para sua vizinhança. Dessa forma, para compreensão dessa influência no passado, a pesquisa se baseou em uma análise bibliográfica; e para investigação de tal relação no presente, uma ponderação da quantidade dos fluxos de transporte público municipal, e do quantitativo de passageiros dos ônibus locais e do trem. Assim, pretende-se investigar e esclarecer de qual forma os fluxos de transportes e passageiros no bairro intervêm em sua centralidade, além de identificar a área de influência de Campo Grande.

Palavras-chave: Campo Grande; Rio de Janeiro; Subcentro; Transportes de massa.

ABSTRACT

The aim of this article is to approach the importance of the transport networks, specifically bus and train, to influence the emergence of the subcentrality of Campo Grande, in Rio de Janeiro city, as well as contributing to its maintenance. When considering the provision of goods and services, Campo Grande is seen as a subcenter and influential agent for its vicinity. Therefore, to understand this influence in the past, the research was based on a bibliographical analysis; and to investigate such a relationship at present, was made a consideration of the quantity of municipal public transport flows, and the quantity of passengers on local buses and on the train. Thus, the intention is to investigate and clarify how transport and passenger flows in the neighborhood affects its centrality, in addition to identifying Campo Grande's area of influence.

Keywords: Campo Grande; Rio de Janeiro; Subcenter; Mass Transportation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
CAMPO GRANDE COMO ZONA RURAL – O QUE MUDOU COM A CHEGADA DE ÔNIBUS E TREM NO BAIRRO?	10
PARA ONDE VÃO? O PAPEL DOS FLUXOS NA MANUTENÇÃO DA CENTRALIDADE	13
CONSIDERAÇÕES FINAIS	20
REFERÊNCIAS	21

INTRODUÇÃO

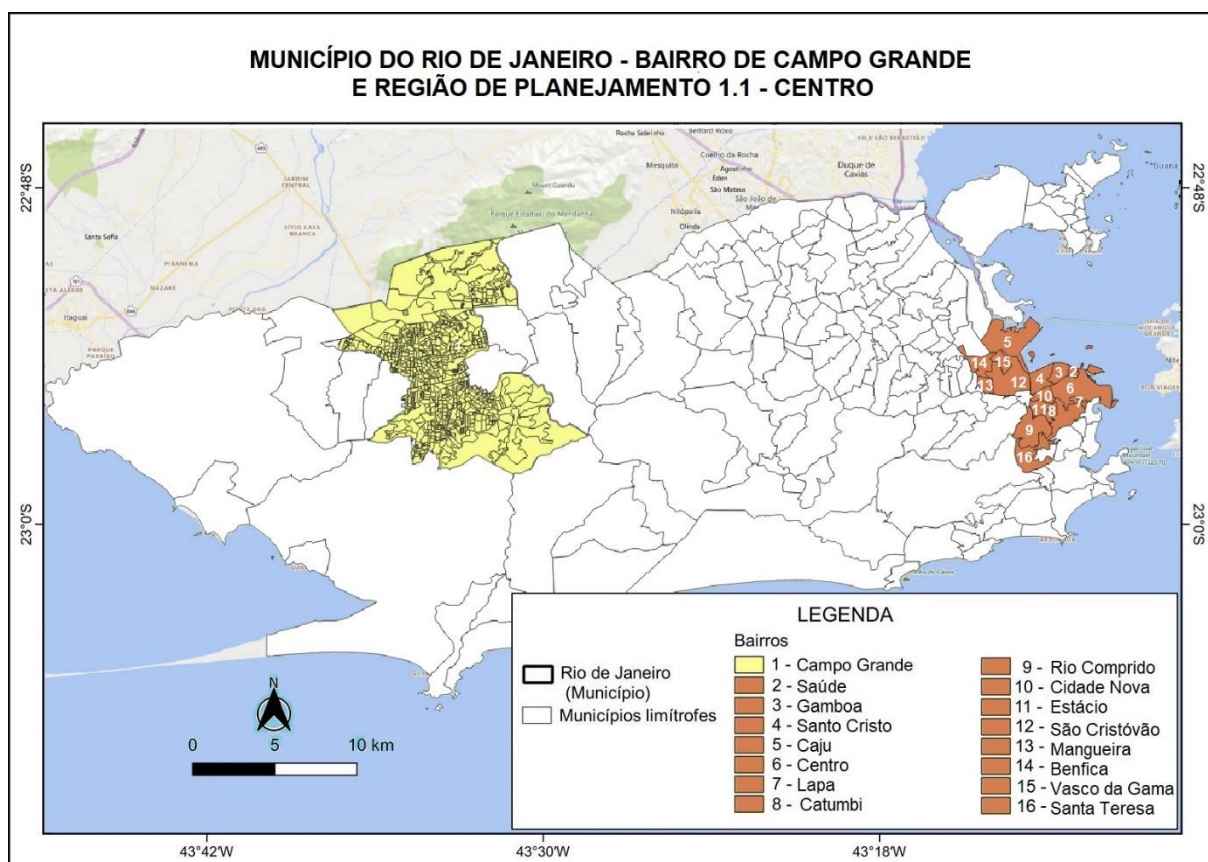
O presente artigo tem por objetivo demonstrar como a chegada dos meios de transporte público, a saber, ônibus e trem, influenciaram o surgimento e contribuem para a manutenção do que consideramos um subcentro no bairro de Campo Grande, zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, revelando a magnitude de sua zona de influência.

O projeto surgiu a partir da compreensão empírica do domínio do modal rodoviário pelo bairro de Campo Grande, assim como ocorre em todo território nacional. O local, que foi zona rural durante muito tempo, teve sua ocupação e urbanização diretamente relacionadas à construção da estrada de ferro Dom Pedro II, em 1878; e à Avenida Brasil em seu entorno, que, em 1946, foi a primeira rodovia federal (BR 01).

Para além da Avenida Brasil, que liga Campo Grande ao centro do Rio, a antiga rodovia Rio-São Paulo, que o liga a outros municípios, demonstra o avanço dos meios rodoviários na estruturação do bairro – que se consolidou como destaque do terceiro setor econômico – assim como outras importantes estradas.

Localizado a mais de 50 km do centro da cidade, hoje com mais de 300 mil habitantes (IBGE, 2010), Campo Grande, demonstrado no mapa 1 a seguir, conta com mais de cinquenta linhas de ônibus que em sua maioria possuem destino para a própria zona oeste. Além disso, o bairro possui a quinta estação com a maior média de embarque diário de passageiros em todo o sistema ferroviário, cerca de 13.700 viajantes, perdendo para Central do Brasil, Madureira, São Cristóvão e Nova Iguaçu, em ordem decrescente, de acordo com relatório trimestral da SuperVia (2023).

Mapa 1 – Município do Rio de Janeiro – Bairro de Campo Grande e Região de Planejamento 1.1 - Centro



Fonte: Elaboração própria

Dessa forma, a principal motivação para elaboração deste trabalho ocorreu a partir de uma investigação inicial, fruto de curiosidades pessoais. Como moradora do bairro, a observação da paisagem local foi essencial na concepção de tal proposta de pesquisa, partindo também de um desejo específico em promover as potencialidades de estudos sobre Campo Grande, bairro que ainda é comumente relacionado a retrocessos. A partir da noção de que centros e subcentros estão em constante redefinição, o presente projeto contribui na formação atual de tal análise, trazendo aspectos recentes da condição da área estudada.

Assim, por meio de um diagnóstico bibliográfico, buscou-se constatar como se deu a relação entre o advento dos meios de transporte de massa em Campo Grande e a formação de sua subcentralidade. Além disso, visando examinar a interferência dos atuais fluxos de transporte na manutenção do caráter central do bairro, foi realizada uma ponderação quantitativa de tais movimentos, considerando a rota e o número de passageiros nos ônibus que circulam por Campo Grande, e na estação de trem local.

A concepção de subcentro em questão, baseia-se em Villaça (2001), ao afirmar que estes seriam áreas de aglomeração diversificada e equilibrada de comércios e serviços, e que embora não se igualem ao centro tradicional, atuam de maneira complementar, oferecendo à população a seu redor serviços essenciais, comerciais e de lazer. Ou seja, otimizariam o tempo daqueles que vivem à sua volta. Assim como Campo Grande, destacam-se em território carioca subcentros como Madureira, Bangu, Tijuca e outros.

Nesse sentido, um subcentro não se constitui de uma localização geograficamente central, nem apenas de um bairro com mera presença de comércio, mas sim, pode ser conceituado como uma localidade que possui uma cadeia de bens e serviços, que ao servirem a população local, concentrando atividades, diminuem a necessidade de deslocamento dos habitantes ao centro principal.

A partir da Teoria dos Lugares Centrais, desenvolvida por Christaller (1933), existem pressupostos indispensáveis ao se considerar a centralidade de uma determinada área; destes, destaca-se o fornecimento de bens e serviços para a localidade circunvizinha, onde atua como influência; e a minimização das distâncias dos consumidores, visto a proximidade de tal local central. Dessa maneira, é natural às grandes metrópoles a incidência do fenômeno dos subcentros, já que a expansão urbana aumenta as distâncias e faz com que os moradores procurem estabelecimentos mais próximos para atender suas demandas (Soares, 1968).

De tal modo, Campo Grande atua perante a zona oeste como um importante ponto de concentração de serviços, comércio e transportes. Com a expansão da malha ferroviária e, posteriormente, com as vias expressas, o bairro influencia seus vizinhos com sua infraestrutura que percorre os terminais rodoviários e a estação de trem (Fonseca, 2012). Dessa forma, conforme Correa (1995) define, o subcentro se constitui de um importante foco de linhas de transporte, potencializando seu caráter influente para com os que o rodeiam, agindo, dessa forma, como uma miniatura do centro principal em uma escala menor. Tal definição é, portanto, o fundamento teórico deste trabalho, uma vez que, como buscaremos comprovar, Campo Grande possui tais características que o elevam ao status de subcentro.

Para Costa; Silva; e Santos (2018), é pela proximidade aos terminais de transporte que as formações de subcentros são tidas como “pontos chaves do tecido urbano”, possibilitando uma cidade com novas centralidades. Dessa maneira, a presente pesquisa busca tornar claros, geograficamente, os encadeamentos do surgimento e permanência dos fluxos de ônibus e trem na formação e manutenção de Campo Grande enquanto subcentro, isto é, averiguar de qual

forma os fluxos de transportes e passageiros no bairro intervêm em sua centralidade e influenciam as zonas de contato ao seu redor.

CAMPO GRANDE COMO ZONA RURAL - O QUE MUDOU COM A CHEGADA DE ÔNIBUS E TREM NO BAIRRO?

Nos anos 1870, ano que marca o aumento de trens suburbanos da Estrada de Ferro Dom Pedro II pela cidade, bem como a presença de bondes, a população residente do bairro de Campo Grande era de 9.593 habitantes que compunham uma vasta zona rural, pouco integrada com o centro econômico do Rio de Janeiro à época (Abreu, 1997). Dessa forma, é a partir desse período que ocorre uma tendência de ocupação populacional e conseqüentemente comercial, próxima às linhas férreas. Essa tendência torna-se perceptível em análises como a de números de habitantes, pois é após a chegada dos meios de transporte que a população do bairro cresce cerca de 64% em um período de vinte anos, conforme o censo de 1890, citado por Abreu (1997).

Até o dado momento, expressa-se, então, na cidade um modelo centro-periférico, onde os bairros da zona oeste ainda seriam estritamente rurais e pouco integrados, mas vivenciando um crescimento radial que, a partir da localidade das estações ferroviárias, passaria a desenvolver processos de crescimento interno, como a criação de ruas e loteamentos, conseqüentemente abrindo espaço para o modal de transporte rodoviário (Mansur, 2008).

O surgimento da via-férrea, dos bondes, e posteriormente, dos ônibus, possibilitaria, então, mudanças nos processos e nos fluxos de pessoas e mercadorias na cidade. Mello (1997) reitera esse processo ao afirmar que a gênese da descentralização estaria aliada a fatores como crescimento espacial e facilidade de transportes. No Rio de Janeiro, em especial, tais transportes se encarregavam de reforçar um processo residencial segregacionista. Assim, é ao longo da linha férrea que ocorre a expansão física para a zona oeste, gerando uma relação entre trem e subúrbio que se dava por estes servirem a áreas fracamente integradas à cidade (Abreu, 1997).

A expansão da ferrovia, neste momento, também é destacada por Abreu (1987) ao afirmar que estas viabilizaram às conversões das antigas zonas rurais, permitindo o deslocamento de moradores aos subúrbios, bem como sua ocupação, processo este que é vivenciado por Campo Grande.

O ano de 1870 também marca o início da presença dos bondes pelo, até então, Distrito Federal. Ao integrarem pontos mais afastados de muitos bairros do Rio de Janeiro, eram puxados por burros e pela década de 1890 foram substituídos por tração elétrica, compondo boa parte da paisagem local. O bairro de Campo Grande, por sua vez, experimentou desse cenário em 1894, com inauguração de linhas de bonde que formulavam trajetos com bairros vizinhos, como Guaratiba, estabelecendo fluxos de trocas comerciais de maneira pontual (Mansur, 2008). Ao se assemelhar com o papel que os ônibus desempenhariam posteriormente, produziam uma integração intra-zona oeste, já que a primeira linha de ônibus no bairro só surgiria após os anos 1950.

Para Maurício Abreu, esse período histórico foi tão significativo nas mudanças que fariam nascer o que é hoje o expandido espaço urbano carioca, sendo “necessário que se avalie a evolução urbana do Rio de Janeiro no século XIX em dois períodos distintos, ou seja, a fase anterior ao aparecimento dos bondes e trens, e o período que lhe é posterior. (1997, p. 37)”. Isto expressa o destacado papel desempenhado pelos transportes de massa no crescimento da cidade, fazendo-se também elementar no desenvolvimento de Campo Grande.

Consequente a esse momento, Campo Grande passa a vivenciar um marco, o de ser um dos maiores agroexportadores de laranjas do país entre os anos 1930 e 1940. Com o surgimento de novas estradas na região, o transporte do produto se dava através de caminhões, ou pelos trens da Estrada de Ferro Central do Brasil, que já não contava mais com o nome imperial de outrora (Mansur, 2008).

Sendo conhecido até como *Citrolândia*, o centro do bairro, próximo à estação ferroviária, era palco de negociações e trocas comerciais, enquanto as plantações se espalhavam até os limites com outros bairros. Esse momento revela uma maior integração entre Campo Grande e seus vizinhos, como Ilha de Guaratiba e Barra de Guaratiba, principalmente devido ao fluxo de carga e, posteriormente, de passageiros, através dos bondes.

Em sequência, a inauguração da Avenida Brasil, em 1946, foi um marco para o início do rodoviarismo no Rio de Janeiro. Ao possibilitar ligação de importantes regiões econômicas, a rodovia de quase 60 km de extensão influenciou diretamente no processo de expansão da cidade e nos fluxos, como o de transeuntes e cargas, de bairros periféricos, como Campo Grande, sendo o principal meio de ligação com o Centro. Para Costa (2005), a interferência do advento da Avenida Brasil na estrutura do espaço carioca foi tamanha a ponto

de considerar que sua abertura possa ser vista como um momento-chave e de ruptura na forma de suburbanização do Rio de Janeiro.

Marcando o início de transporte por ônibus, os anos 1950 contam com uma média de 60 mil residentes do bairro. Neste mesmo período, Campo Grande, por intermédio do governo estadual, passa a contar com um distrito industrial, semelhantemente a outros bairros da zona oeste, e é nesse momento que o modelo de transportes rodoviário inicia sua modulação na paisagem e nos fluxos do bairro (Costa; Silva; Santos, 2018).

Além disso, conforme o IBGE, em 1950 houve um aumento de 70% na população do bairro. Assim, a década posterior, ao evidenciar uma maior expansão urbana e o fim do período agroexportador, revela Campo Grande se consolidando como um centro local. Soares descreve o bairro nesse momento como

uma pequena cidade, com seu importante centro comercial próximo à estação, ruas bem calçadas e limpas, bairros residenciais bem diferenciados socialmente, linhas de bonde e lotação ligando o núcleo à zona rural ou aos novos loteamentos. (...) Um comércio numeroso e diversificado atende à população suburbana e à população da zona rural de Campo Grande e Guaratiba (...) (1965, p. 376),

demonstrando o avanço da ocupação local e tornando notório que o bairro já contava com um considerável número de residentes, um grande deslocamento de pessoas, e comércio variado, não desempenhando mais o mesmo papel de zona rural, mas expressando um perfil ocupacional diverso.

Os anos 1970, ao marcarem a tendência de ocupação da Barra da Tijuca, também na zona oeste, geram um novo fluxo na região com a duplicação da rodovia Rio-Santos, que posteriormente se chamaria Avenida das Américas e atualmente Avenida Dom João VI. Com vias como Avenida Santa Cruz, antiga Estrada Rio-São Paulo, Estrada do Mendanha, Avenida Brasil e Avenida das Américas, possibilitando importantes trechos de conexão entre Campo Grande e outros bairros, passa a ocorrer, então, no local a ascensão de viações de transporte rodoviário, possibilitando maior integração entre bairros da zona oeste por diversas linhas de ônibus. Segundo Santos, “o modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade” (2005, p. 100), demonstrando, assim, a importância deste momento.

Campo Grande, devido ao incremento de estradas que já possibilitavam transações entre bairros vizinhos, como Bangu, foi deixando seu caráter rural e passando a se destacar pelas características de um subcentro, uma vez que, segundo Mello

centralidades como os subcentros facilitam a vida das pessoas ao oferecer as condições necessárias para compra, troca; venda e obtenção de bens e serviços nos subcentros próximos aos lugares vividos de moradia, trabalho e lazer, que atendem

às suas respectivas áreas de mercado compostas por bairros das redondezas (1997, p. 55).

O bairro, que vivenciava momentos de ocupações aceleradas devido a programas como o Plano Nacional de Habitação, e o Rio-cidade, que objetivava valorizações de subcentros em função de descongestionar o Centro (Barata, 2020), passou pela década de 1980 uma crescente taxa de ocupação, chegando em 1990 com crescimento demográfico maior que 20% (IBGE, 2000).

Ao contar com o aceleração de sua urbanização nessa década, o bairro fortificou-se no terceiro setor, com grande demanda de moradia. Tornando-se referencial para os bairros ao seu redor, Campo Grande consolidou-se como subcentro, e como uma importante liga em toda zona oeste. Mas como as redes de transporte de passageiros influenciam esse caráter até hoje? Além disso, quais áreas/bairros possuem estreita ligação com Campo Grande?

PARA ONDE VÃO? O PAPEL DOS FLUXOS NA MANUTENÇÃO DA CENTRALIDADE

A centralização, ao concentrar atividades de bens e serviços, tem por característica concentrar também linhas e terminais de transportes (Santos, 1988). Somado a isso, torna-se menos necessário movimentos pendulares, tendendo a promover naquela localidade infraestrutura suficiente para manutenção das necessidades da população local; de forma que, cria-se naquela zona demandas de trabalho, serviço e lazer, diminuindo os deslocamentos ao centro principal. Deste, não é subestimado o papel, uma vez que continua a prover serviços administrativos, comerciais, e culturais indiscutíveis. No entanto, seu encargo se torna cada vez menos necessário à medida que o subcentro se estabelece (Villaça, 2001).

A partir disso, podemos utilizar os destinos de transportes que passam pelo bairro, de maneira a constatar se o mesmo mantém seu caráter de subcentralidade ao possuir maior demanda de locomoção entre bairros vizinhos. Dessa forma, realizou-se uma análise quantitativa que buscou relacionar o destino dos ônibus com a manutenção do subcentro de Campo Grande, isto é, uma ponderação da quantidade dos fluxos de transporte público rodoviário municipal, considerando se seus destinos contribuem na manutenção de uma tendência de mobilidade que diminui a necessidade de deslocamento até o centro tradicional.

Desenvolveu-se, então, uma avaliação de quais linhas de ônibus municipais percorrem o bairro de Campo Grande, ou seja, aquelas que têm o bairro como ponto de partida ou as que, em sua rota, passam pelo mesmo. Como fonte utilizou-se o aplicativo israelense Moovit, que,

através de relações com operadores de transporte público, empresas e governos, projeta, desde 2012, dados de mobilidade urbana em tempo real e com atualização de vigência precisa em mais de 3.500 cidades pelo mundo.

A tabela 1 demonstra, em ordem decrescente, o quantitativo detalhado das linhas de ônibus de serviço regular que percorrem o bairro, tendo o período de julho de 2023 como referência, por se tratar da atualização mais recente. A fonte em questão (SMTR, 2023) não divulgou dados recentes de algumas linhas do tipo SP (Serviço Parcial), SR (Serviço Rápido), ou SV (Serviço Variante)¹. Já as linhas 841, 808 e 898, não possuem dados, do período, divulgados pela prefeitura.

Tabela 1 - Linhas de ônibus que percorrem Campo Grande por acumulado de passageiros (jul/23)

Linhas de ônibus que percorrem Campo Grande por acumulado de passageiros jul/23		
Li nha	Rota	Quantitativo
86 4	Campo Grande – Bangu	917.674
83 8	Campo Grande – Magarça	492.085
39 7	Campo Grande – Candelária	447.696
79 0	Campo Grande – Cascadura	304.487
86 7	Campo Grande – Barra de Guaratiba	292.552
73 1	Campo Grande – Marechal Hermes	287.263
77 0	Campo Grande – Coelho Neto	199.159
88 4	Campo Grande – Sepetiba	196.668
83 5	Campo Grande – Largo do Correia	192.759
77 1	Campo Grande – Coelho Neto	191.281
80 4	Campo Grande – Largo do Aarão	129.678
84 0	Campo Grande – São Fernando	124.060

¹ O Serviço Parcial reforça a oferta de ônibus em trechos mais carregados; o Serviço Rápido ou Expresso, realiza menos paradas ao longo do percurso, permitindo chegar ao destino mais rapidamente; e o Serviço Variante admite variação de até 80% do itinerário original.

88 3	Mato Alto – Bangu	123.461
84 6	Campo Grande – Monte Santo	121.389
86 6	Campo Grande – Pedra de Guaratiba	113.113
80 2	Campo Grande – Bangu	111.955
85 2	Campo Grande – Pedra de Guaratiba	103.089
85 3	Campo Grande – Vila Kennedy	102.234
84 8	Campo Grande – Monte Santo	95.926
28 03	Barra da Tijuca – Vila Kennedy	95.301
84 7	Campo Grande – Rio da Prata	60.370
23 38	Campo Grande – Castelo	59.531
85 5	Bangu – Magarça	56.984
82 1	Campo Grande – Corcundinha	53.715
85 1	Campo Grande – Escola Amazonas	50.383
78 6	Campo Grande – Marechal Hermes	49.868
84 3	Campo Grande – Boa Esperança	41.888
83 7	Campo Grande – Marinha	40.486
93 6	Campo Grande – Fundão	39.742
23 34	Campo Grande – Castelo	39.720
84 9	Campo Grande – Base Aérea de Santa Cruz	37.754
86 8	Campo Grande – Urucânia	28.906
28 04	Barra da Tijuca – Bangu	28.430
82 5	Campo Grande – Jesuítas	26.939
82 2	Campo Grande – Corcundinha	25.520
86 9	Campo Grande – Santa Margarida	25.394
89 5	Campo Grande – Serrinha	19.445

84 2	Campo Grande – Paciência	18.651
89 3	Campo Grande – Jardim Palmares	18.304
23 07	Sete de Abril – Carioca	17.305
83 0	Campo Grande – Serrinha	16.809
83 6	Campo Grande – Caboclos	14.214
83 4	Campo Grande – Alhambra	13.488
23 81	Pedra de Guaratiba – Castelo	10.311
84 5	Campo Grande – Cantagalo	7.808
83 3	Campo Grande – Manguariba	1.927
84 1	Campo Grande – Vilar Carioca	Sem dados
80 8	Campo Grande – Salim	Sem dados
SP 854	Campo Grande – Mato Alto	Sem dados
89 8	Campo Grande – Sepetiba	Sem dados
SV 866	Campo Grande – Pedra de Guaratiba	Sem dados
SP 852	Campo Grande - Pedra de Guaratiba	Sem dados
SV 790	Campo Grande – Cascadura	Sem dados
SR 397	Campo Grande – Candelária	Sem dados
SV 853	Campo Grande – Vila Kennedy	Sem dados

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Moovit julho/23 e SMTR

A partir dessa análise constatou-se que o bairro possui 56 linhas de ônibus atualmente ativas que o percorrem, sendo 42 destas caracterizadas somente com destino para a própria zona oeste. Dentre elas, são os bairros de destino: Bangu, Pedra de Guaratiba, Barra de Guaratiba, Ilha de Guaratiba, Sepetiba, Santa Cruz, Paciência, sub-bairros de Campo Grande, e Barra da Tijuca. Sendo este último, operado apenas pelo conhecido "frescão" – ônibus de tarifa regular mais elevada, conhecido por percorrer distâncias maiores e por possuir maior conforto, fama que o nomeia.

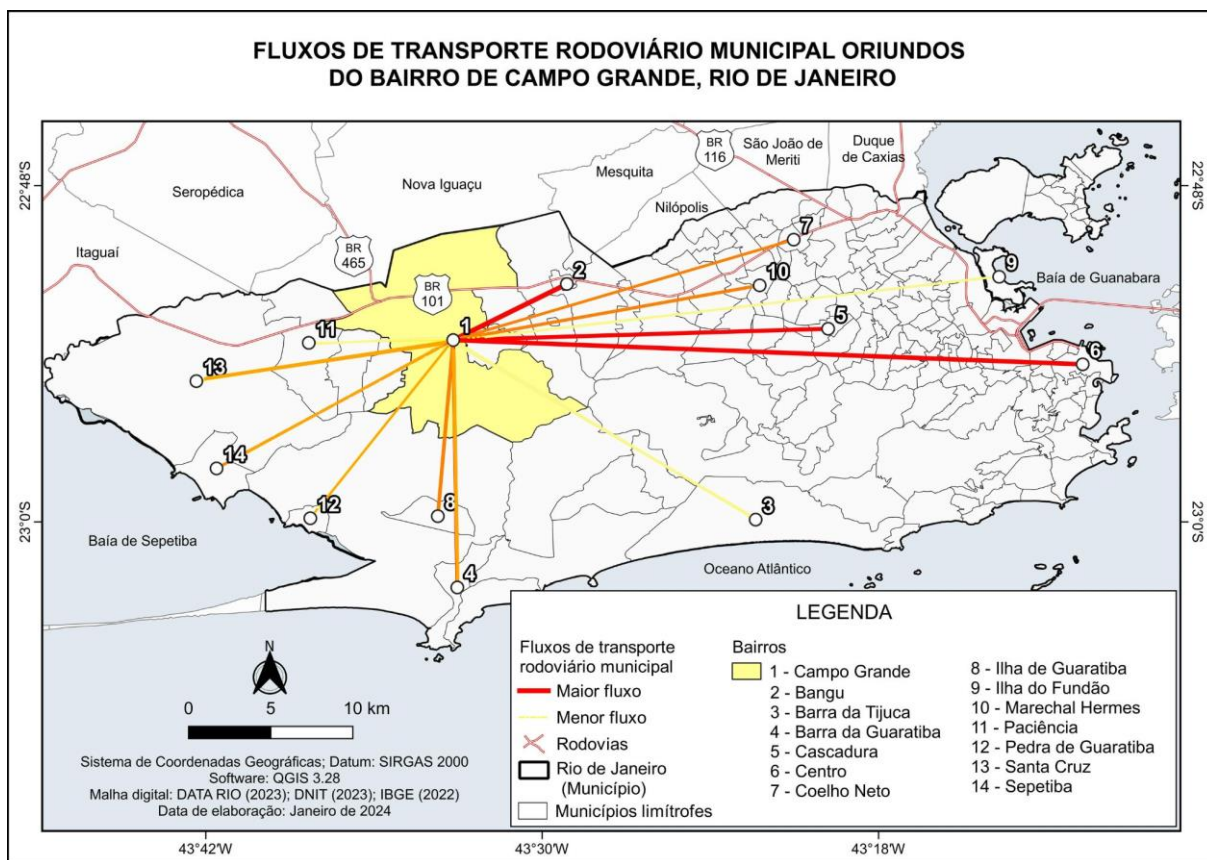
As linhas que extrapolam a zona oeste são, então, 14. Responsáveis por realizar o percurso de integração entre Campo Grande e outras zonas da cidade, tem os bairros Marechal Hermes, Cascadura, Ilha do Fundão, Coelho Neto e Centro como destinos. É válido destacar que, dentre as que possuem o centro tradicional da cidade como ponto final, apenas duas compõem a grade de ônibus regulares, com tarifa comum, e outras cinco, se somam à lógica dos frescões.

Para fins de comparação, analisou-se também como se dava esse cenário de fluxos rodoviários pelo bairro no período pré-pandemia de Covid-19. Optou-se por utilizar este recorte temporal, pois, de acordo com a Secretaria Municipal de Transportes, em tal período extraordinário, uma em cada três linhas de ônibus na cidade do Rio de Janeiro teve sua circulação interrompida. Dessa maneira, no momento atual, já com o fim da pandemia declarado pela Organização Mundial de Saúde, somam 9 linhas que ainda não retomaram seu funcionamento no bairro de Campo Grande desde seu desaparecimento.

Dentre elas, apenas 4 possuíam destino para bairros que não compõem a zona oeste, sendo estes: Centro, Marechal Hermes e Cascadura, que, apesar de serem bairros que possuem linhas com o mesmo destino operantes, não possuem o mesmo trajeto. As demais 5 linhas possuíam destinos para sub-bairros de Campo Grande, Paciência e Santa Cruz, que junto a lógica das anteriores, embora possuísem destinos semelhantes às linhas em atuação, contavam com rotas diferentes.

Os dados supracitados revelam, então, o bairro de Campo Grande pouquíssimo conectado com outras zonas do Rio de Janeiro. De maneira hipotética, se todas as linhas de ônibus municipais da localidade estivessem operando com regularidade, teríamos, então, um total de 65. Destas, 73% formulariam trajetos somente para zona oeste e 27% integrariam Campo Grande com as demais zonas da cidade. Demonstrando, assim, maior existência de fluxos de transporte rodoviário internos ao bairro e a bairros vizinhos, reafirmando a lógica característica dos subcentros, ao revelar menor necessidade por conexão com o centro tradicional. O mapa abaixo demonstra os fluxos de transporte rodoviário interbairro oriundos de Campo Grande e, portanto, a centralidade que o bairro exerce nesta área da cidade. Nele, considerou-se como maior fluxo as linhas entre 300 e 900 mil passageiros mensais, expressas na cor vermelho; para os fluxos de 100 a 300 mil passageiros, a cor laranja; e o amarelo para abaixo de 100 mil.

Mapa 2 - Fluxos de transporte rodoviário municipal oriundos do bairro de Campo Grande



Fonte: Elaboração própria com base nos dados do Moovit julho/2023

O quantitativo de passageiros é um indicativo relevante para compreensão dos fluxos provenientes do transporte rodoviário. Segundo a Secretária Municipal de Transportes (2023), dentre as linhas com itinerário que percorrem o bairro, a 864, com a rota Bangu - Campo Grande, seria a que possui maior aderência de passageiros, contando com aproximadamente 917 mil ao mês. Além dela, destacam-se linhas como 838 (Campo Grande - Magarça), com aproximadamente 492 mil passageiros mensais; e 397 (Campo Grande - Candelária), com 447 mil mensais.

Dentre as linhas que possuem o quantitativo variável ao mês entre 300 e 100 mil passageiros, 73% percorrem a zona oeste, enquanto 27% demais zonas da cidade. Aqui destacam-se linhas como Campo Grande - Cascadura, com 304 mil passageiros; Campo Grande - Barra de Guaratiba, com 292 mil; e Campo Grande - Marechal Hermes, com 287 mil.

Por sua vez, as linhas que possuem quantidade aproximada de passageiros menor que 100 mil ao mês, formam o maior grupo das que percorrem o bairro, destas, 78% formulam

rotas intra-zona oeste, enquanto 22% perpassam tal limite. Além disso, é nesse grupo que se encontram todas as linhas de ônibus tipo “frescão”.

Campo Grande exerce, dessa maneira, um fator singular ao contar com tamanha quantidade de linhas de ônibus intrabairro, destinando 30% de seu contingente total para tais trajetos. Essa circunstância, além de revelar a elevada demanda por locomoção interna, demonstra também a concentração de terminais de transportes na localidade, visto que são rotas com destino no próprio bairro, essência de áreas centrais.

Dessa maneira, observa-se o papel atual do transporte por ônibus em promover uma lógica espacial de fluxos menos imediata na conexão com o centro principal, fator que se esclarece na discrepância relatada entre os números de passageiros da linha 864 e as demais. Possuindo o dobro de aderência da linha 397, que liga Campo Grande ao Centro, o itinerário para Bangu atinge recordes, revelando, assim, mais uma característica marcante de um subcentro, a de atender a população de sua proximidade.

Além disso, o caráter polarizador e estruturador de um subcentro, segundo Villaça (2001), muito corresponde aos dados trazidos de Campo Grande enquanto centro consolidado na zona oeste. A grande incidência de viagens intermunicipais no terminal rodoviário do bairro também reafirma tal função. Campo Grande conta com rotas para destinos como São Paulo (SP), Belo Horizonte (MG), Vitória (ES), Angra do Reis (RJ), Volta Redonda (RJ) e Petrópolis (RJ), além de compor os fluxos diários na região metropolitana carioca, com destinos como Duque de Caxias, Itaguaí e Seropédica. Dessa maneira, ao extrapolar até mesmo os limites da metrópole do Rio de Janeiro, o bairro demonstra sua expressiva centralidade.

Essa característica também se assemelha com as de Soares (1968), ao retratar as zonas de contato propiciadas pela incidência dos subcentros, já que segundo a autora,

o extraordinário alongamento das distâncias, nas grandes metrópoles, e especialmente, no Rio, faz com que áreas em expansão, precisando do apoio próximo para atendimento de suas necessidades, utilizem-se dos serviços das zonas mais povoadas e mais bem equipadas próximas; isso contribui, de maneira decisiva, para o desenvolvimento e a multiplicação dos serviços dessas áreas já povoadas (1968, p. 149),

fator que se revela ao analisar as relações de linhas de ônibus como a 838, Campo Grande - Magarça. Gerando uma zona de contato, Campo Grande, enquanto subcentro hierarquicamente superior ao sub-bairro Magarça, localizado em Guaratiba, gera apoio aos fluxos para tal destino, enquanto também se beneficia dos mesmos. Essa relação, ao frutificar

em uma das maiores aderências em linhas de ônibus locais, demonstra a relevância das linhas alimentadoras de BRT (Bus Rapid Transit), já que a 838 cumpre tal papel com a estação BRT Magarça.

Assim como essa, as baldeações compõem um importante ponto na configuração dos fluxos de transporte no bairro. Atualmente, todas as linhas de ônibus que passam pelo bairro de Campo Grande são passíveis de funcionar como alimentadoras de BRT devido à revitalização da estação BRT Campo Grande. Essas integrações vêm se tornando cada vez mais densas perante as obras que têm ocorrido no bairro no ano presente. Dessa forma, devido às integrações dos ônibus intraurbanos, o bairro passa a possuir possibilidades de conexão com os corredores de BRT Transoeste, profundamente marcado pela ligação com a Barra da Tijuca; e Transbrasil, integrando bairros da zona norte.

A importância dessas zonas de contato para a incidência do subcentro, ainda conforme Soares (1968) descreve, se dá no desenvolvimento de comércios e serviços; muitas vezes operando em pontos de circulação, como no caso presente, ao manter a influência de Campo Grande para o restante da zona oeste. O calçadão do bairro, estritamente famoso pelo amplo comércio a varejo, se destaca ao localizar-se próximo ao terminal rodoviário e à estação ferroviária, chegando a bater recordes de 250 mil transeuntes ao dia, conforme a Associação Empresarial de Campo Grande (2020).

Tal relevância também pode ser explorada ao revermos os dados de quantidade de passageiros por estação de trem. Nesse cenário, Campo Grande ocupa o quinto lugar de estação com maior quantitativo em todos os ramais ferroviários, com 13.700 clientes. Acima dela estão: Central do Brasil, destino de todos os ramais, com média de 72.000 passageiros; Madureira com 17.000; São Cristóvão com 14.000; e Nova Iguaçu com 13.855 – a primeira estação da lista a não compor o ramal Santa Cruz/ Deodoro e a única que se localiza no centro de outro município da região metropolitana.

É destaque, nesse sentido, o fato de Campo Grande ser a única estação da zona oeste neste ranking. O bairro de Bangu, que também exerce uma intensa centralidade para seus vizinhos, possui uma média de apenas 8.300 clientes.

Muito embora não seja objeto central de nossa análise, é válido destacar que, neste cenário, também é expressiva a presença do Sistema de Transporte Público Local (STPL) em compor a paisagem rodoviária no bairro. Estima-se que 18 linhas de vans regulamentadas

realizem trajetos por Campo Grande (DATARIO, 2021), revelando tamanha demanda de locomoção, principalmente intrabairro. Estas, muitas vezes vinculadas ao meio informal, devem sua popularidade por alcançarem áreas que, em muitos casos, o transporte por ônibus não alcança. Além disso, estima-se que, embora esse quantitativo seja relevante, ele só corresponde a 20% do total das vans existentes, visto que, 80% da frota de vans no Rio de Janeiro é ilegal, segundo o Rio Ônibus em dados divulgados ao G1 (2021).

Se esclarece, então, perante a análise feita, o papel dos trajetos por transportes, tanto rodoviário quanto ferroviário, em formular as características locais do bairro, promovendo uma zona de influência para as localidades ao seu redor. Tais características se manifestam na demanda destacada por Fonseca e França, uma vez que, com a autonomia do bairro já estabelecida, destaca-se que

seu subcentro une outros núcleos populacionais distantes da área central, que procuram ali escolas, entretenimento, transporte, atividades esportivas, advogados, escolas de dança, faculdades, laboratórios, produtos eletrônicos e atendimento médico particular e público (2012, p. 27),

demonstrando, de tal maneira, a importante contribuição dos fluxos de transporte na manutenção da centralidade do bairro, que passa a atuar com influência para além de seus limites.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A centralidade exercida pelo bairro de Campo Grande demonstra sua expressão através dos fluxos de transporte locais. No passado, a chegada dos modais de transporte em massa no bairro gerou uma grande ruptura nas condições existentes até então; funcionando como uma alavanca, a chegada do trem e do bonde, e, posteriormente, dos ônibus possibilitou à zona rural um rápido crescimento e desenvolvimento de bens e serviços à população do bairro.

Atualmente, os fluxos de transporte também revelam fatores importantes a respeito da zona de influência de Campo Grande, bem como seu papel para vizinhança. A direção desses fluxos e o expressivo quantitativo de passageiros demonstram o bairro, embora pouco conectado com as demais zonas da cidade, operando enquanto importante eixo de concentração de serviços na zona oeste. Dessa maneira, torna-se perceptível que as maiores demandas de locomoção não são em direção ao centro da cidade, mas sim a bairros vizinhos e de forma interna ao próprio bairro, revelando a potência de seu caráter influente, e menos dependente do Centro.

Ainda que esses quantitativos operem de tamanha maneira, percebe-se, no entanto, a precariedade dos serviços de transporte. Superlotação e grandes intervalos são recorrentes nesse cenário, aumentando a incidência de transportes alternativos, que embora supram localidades onde os modais regulares não alcançam, também operam com superlotação e condições insatisfatórias.

Campo Grande, o bairro mais populoso do Brasil, apesar de exercer uma centralidade, é um bairro suburbano frente a cidade que, embora conte com uma grande oferta de transportes, esta ainda é insuficiente para atender toda a população local. No entanto, fica claro o importante papel de centralidade que exerce para sua vizinhança. Com abastado comércio e serviço, influencia localidades ao seu redor com minimização de distâncias, e grande provisão à população. Nesse sentido, os fluxos de transporte exercem um papel imprescindível ao revelar tamanha área de influência do bairro neste oeste distante da área central da cidade do Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 3ª ed. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.
- ABREU, Maurício de Almeida. *A periferia de ontem: o processo de construção do espaço suburbano do Rio de Janeiro (1870-1930)*. ESPAÇO & DEBATES, v. 7, n. 21, pp. 12-38, 1987.
- BARATA, Paulo Henrique Araujo. *A produção da cidade como negócio: os novos produtos imobiliários no bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia Econômica, 2020.
- BRADFORD, M. G.; KENT, W. A. Teoria dos lugares centrais: O modelo de Christaller. In: _____. *Geografia Humana: teorias e aplicações*. Lisboa: Gradiva, 1987. p. 17-25.
- CORREA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo, Editora Ática, 1995.
- COSTA, Maria de Lourdes Pinto Machado; SILVA, Marcella Henriques da; SANTOS, Thaíse Rachel Barros dos. *Os caminhos da dispersão urbana no bairro de Campo Grande-cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Geograficidade, 2018.
- COSTA, Renato da Gama-Rosa. *A abertura da Avenida Brasil e o desenvolvimento dos subúrbios no Rio de Janeiro*. Londrina: ANPUH – XXIII Simpósio Nacional de História, 2005.
- DATA.RIO. Itinerários de STPL (Sistema de Transporte Público Local). Disponível em: <https://www.data.rio/datasets/8ed4d25258ae4bb5910288ec8f4db366/explore?showTable=true>. Acesso em: 12 de fev. 2024.
- FONSECA, Priscilla Rodríguez. *Evolução urbana, uso e ocupação do solo em Campo Grande, Rio de Janeiro*. 8ª ed. Rio de Janeiro: 2012.

FONSECA, Priscilla; FRANÇA, Sarah. *O crescimento urbano e suas consequências na reconfiguração do bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro*. Salvador: UNIFACS, 2012.

HENDERSON, Alexandre. Moradores de Campo Grande sofrem com sumiço de linhas de ônibus; Rio possui apenas 39,6% da frota circulando. *GI*, 2021, Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/06/24/rio-possui-apenas-da-frota-de-onibus-circulando-nas-ruas-diz-smtr.ghtml>. Acesso em: 26 de ago. 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2000.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 1950.

MANSUR, André Luis. *Velho Oeste Carioca*. Rio de Janeiro: IBIS LIBRIS, 2008.

MELLO, João Baptista Ferreira de. *Explosões e Estilhaços de Centralidades no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: GeoUERJ, 1997.

MOOVIT. Desenvolvedor: Moovit Inc. Estado do desenvolvimento: Corrente. Lançamento: 9 de fevereiro de 2012. Versão estável: 5.120.0 (iOS); 5.120.1 (Android); 5.0 (Mobile Web).

PEDROSA, Danillo. 'Prejuízo incalculável' no calçadão de Campo Grande. *O Dia*, 20 de abr. 2020. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2020/04/5901703--prejuizo-incalculavel--no-calçadao-de-campo-grande.html>. Acesso em: 06 de fev 2024.

Prefeitura do Rio de Janeiro. Informação da Operação dos Ônibus. Disponível em: <https://transportes.prefeitura.rio/informacao-da-operacao-dos-onibus-1/>. Acesso em: 19 de out. 2023.

REGUEIRA, Chico. Vans ilegais são cerca de 80% da frota no Rio e denúncias citam apoio político. *GI*, 26 de ago. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/08/26/vans-ilegais-sao-cerca-de-80percent-da-frota-no-rio-e-tem-ate-bancada-na-camara-de-vereadores.ghtml>. Acesso em: 12 de fev. 2024.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. *A cidade como um jogo de cartas*. Niterói: Universidade Federal Fluminense. EDUFF; São Paulo: Projetos Editores, 1998.

SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. 5.ed, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SILVA, Vânia Regina Jorge da. *O desenvolvimento geográfico desigual engendrando processos diferenciados: o exemplo do bairro de Campo Grande – RJ*. Rio de Janeiro: GeoPUC, 2020.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *Bairros, bairros suburbanos e subcentros*. (1968). In: BERNARDES, Lysia M.C.; SOARES, Maria T. de S. Rio de Janeiro: cidade e região. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Dep. Geral de Doc. e Inf. Cultural, 1990.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *Fisionomia e Estrutura do Rio de Janeiro*. Revista Brasileira de Geografia. Ano XXVII, n° 3, Julho-Setembro de 1965.

SUPERVIA. SuperVia: Trens Urbanos, 2023. Transparência: dados operacionais. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/demanda-media-mensal-de-passageiros-por-estacao>. Acesso em: 13 de ago. 2023.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel, 2001.