



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-Não Comercial-Compártilha Igual 4.0 Internacional.

**Priscila Freitas da Silva**   
Universidade Federal Fluminense  
[priscilafreitassilva@id.uff.br](mailto:priscilafreitassilva@id.uff.br)

**Leandro Bruno Santos**   
Universidade Federal Fluminense  
[leandrubruno@id.uff.br](mailto:leandrubruno@id.uff.br)

Artigo recebido em:  
02/06/2023

Artigo aprovado em:  
23/08/2023

Artigo publicado em:  
01/12/2023

## Transporte público coletivo e desigualdade de acesso à cidade: estudo dos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brasil

*Collective public transport and unequal access to the city: a study of the districts of the Far North region of Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brazil*

*El transporte público colectivo y la desigualdad en el acceso a la ciudad: estudio de los distritos del extremo norte de Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brasil*

*Transports publics collectifs et inégalité d'accès à la ville : étude des districts de l'extrême-nord des Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brésil*

### RESUMO

A discussão da mobilidade e acessibilidade urbana é de extrema importância, sobretudo em um município com uma organização territorial fragmentada como é o caso de Campos dos Goytacazes-RJ, onde é imprescindível a oferta de transporte público coletivo. Este artigo analisa como se dá o acesso ao distrito-sede de Campos dos Goytacazes pelos moradores dos distritos do extremo norte do município. Para realizar tal análise, foram utilizadas metodologias qualitativas e quantitativas. O resultado da pesquisa aponta para a necessidade de se pensar no planejamento de políticas municipais de mobilidade e acessibilidade urbanas efetivas, levando em conta as especificidades da organização territorial do município de Campos dos Goytacazes.

**PALAVRAS-CHAVE:** transporte público, acessibilidade, Campos dos Goytacazes; Rio de Janeiro; Brasil

### ABSTRACT

The issue of urban mobility and accessibility is particularly important in a city with such a fragmented territorial organization as Campos dos Goytacazes-RJ, where public transport is an essential service. This article analyses the access to Campos dos Goytacazes for the inhabitants of the northernmost part of the municipality. Qualitative and quantitative methods were used to carry out this analysis, and the results of this study highlight the need for an effective urban transport and accessibility policy, taking into account the unique territorial organization of the municipality of Campos dos Goytacazes.

**KEYWORDS:** public transport; accessibility; Campos dos Goytacazes; Rio de Janeiro; Brazil.

### RESUMEN

La discusión acerca de la movilidad y la accesibilidad urbana es muy importante, especialmente en municipios con una organización

territorial fragmentada tal como Campos dos Goytacazes-RJ, donde la oferta de transporte público colectivo es imprescindible. Este artículo analiza cómo los habitantes de los distritos del extremo norte del municipio acceden al distrito-sede de Campos dos Goytacazes. Para realizar este análisis, se utilizaron metodologías cualitativas y cuantitativas. El resultado de la investigación señala la necesidad de incluir en el sistema de planeación políticas públicas municipales de movilidad y accesibilidad urbana que sean efectivas, considerando las especificidades de la organización territorial del municipio de Campos dos Goytacazes.

**PALABRAS-CLAVE:** transporte público; accesibilidad; Campos dos Goytacazes; Rio de Janeiro; Brasil.

### RÉSUMÉ

La discussion sur la mobilité et l'accessibilité urbaine est extrêmement importante, surtout dans un espace qui possède une organisation territoriale fragmentée comme Campos dos Goytacazes dans l'état de Rio de Janeiro au Brésil, où l'offre de transports publics collectifs est indispensable. Cet article examine comment se fait l'accès au quartier du centre-ville de Campos dos Goytacazes par les habitants des districts de l'extrême nord de la commune. Pour effectuer une telle analyse, des méthodologies qualitatives et quantitatives ont été utilisées. Le résultat de la recherche souligne la nécessité de réfléchir à la planification de politiques municipales de mobilité et d'accessibilité urbaines efficaces, en tenant compte des spécificités de l'organisation territoriale de la commune de Campos dos Goytacazes.

**MOTS-CLÉS :** transports en commun ; accessibilité ; Campos dos Goytacazes ; Rio de Janeiro ; Brésil.



Revista do Programa de  
Pós-Graduação em Geografia e  
do Departamento de Geografia  
da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709

## INTRODUÇÃO

A discussão da temática da mobilidade e acessibilidade urbana é de extrema importância, sobretudo em um território tão fragmentado como o do município de Campos dos Goytacazes. Trazer esse tema para o debate é pontuar questões que nos rodeiam cotidianamente, pois o acesso à cidade para os sujeitos que residem em distritos ou localidades afastadas do centro urbano se dá, em grande parte, por meio do transporte público coletivo, que desempenha um papel imprescindível e fundamental na vida desses cidadãos.

O Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001) estabelece a obrigatoriedade das cidades com mais de 500 mil habitantes elaborarem um plano de transporte urbano integrado que seja coaduno com o seu plano diretor ou nele seja anexado, enquanto a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), criada pelo Governo Federal através da Lei 12.587 no ano de 2012, exige que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem planos de mobilidade urbana, com o objetivo de ofertar o transporte coletivo de acordo com o crescimento acelerado das cidades, priorizando os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo.

O transporte público coletivo tem a função de possibilitar o acesso aos serviços e atividades essenciais, como saúde, educação, mas também é preciso pensar na democratização dos espaços, deve haver meios para possibilitar a apropriação dos espaços públi-

cos, enquanto espaços de troca, enquanto espaços das relações que devem ser estabelecidas, de acesso às atividades como teatro, cinema e parques etc. As relações espaciais que são desenvolvidas por meio do transporte público são ferramentas importantes para a reprodução da força de trabalho (SILVEIRA; COCCO, 2013).

A grande cidade é o lugar que mais atrai e mantém pessoas em condição de pobreza (SANTOS, 1993) e excluídas dos serviços essenciais (saúde e educação). Os sujeitos que mais sentem essa exclusão são, sobretudo, os advindos das periferias e lugares mais afastados dos centros e centralidades urbanos. É necessário, pois, pensar em uma sociedade que seja mais justa e igualitária, principalmente no acesso aos serviços básicos pela população pobre, o que implica na oferta de transporte coletivo; quando não ofertado corretamente, temos a inacessibilidade dos mais excluídos.

A rede de transporte coletivo e as interações espaciais em Campos dos Goytacazes refletem tanto as intencionalidades dos agentes econômicos e políticos como a inércia espacial herdada dos tempos da cana-de-açúcar, sendo notável uma centralidade em pontos determinados, seguindo uma lógica de interesse e acumulação que acentua as desigualdades socioespaciais e dificulta a acessibilidade e mobilidade urbanas, principalmente dos moradores nas áreas mais distantes do centro histórico.

Neste artigo, nosso objetivo

é analisar o acesso ao distrito-sede de Campos dos Goytacazes pelos moradores dos distritos do extremo norte deste município. O recorte analítico recai sobre os processos de acessibilidade e mobilidade urbanas propiciados ou não pelo transporte público coletivo. Esperamos contribuir para pensar como a mobilidade e acessibilidade se manifestam numa cidade média, que representa um objeto complexo e diferenciado (CORRÊA, 2007), considerando as especificidades dos distritos na formação territorial de Campos dos Goytacazes.

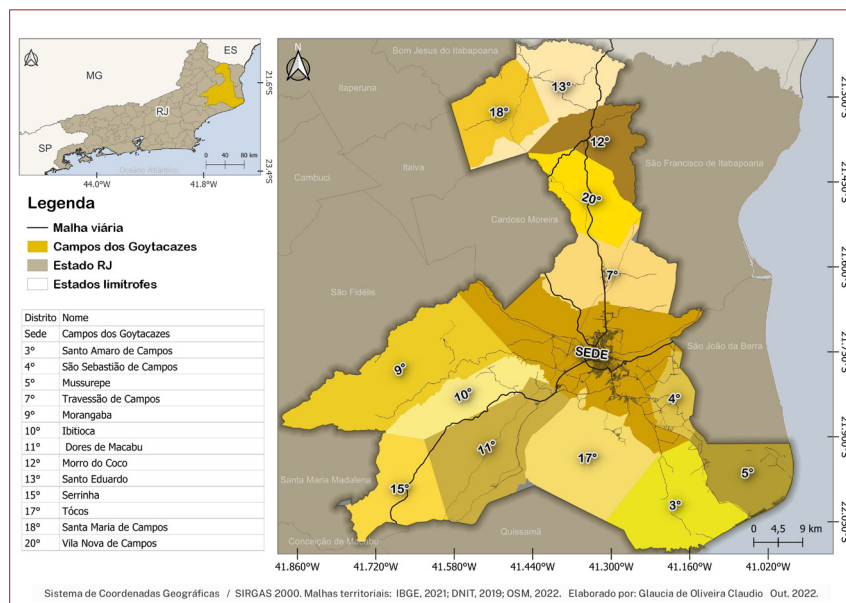
## FORMAÇÃO TERRITORIAL E FRAGMENTAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

O processo de formação territorial de Campos dos Goytacazes tem implicações na organização espacial dos núcleos populacionais (distritos e localidades). Campos dos Goytacazes, fundado

em 28 de março de 1835, possui uma área de 4.032 km<sup>2</sup>, que o coloca na condição de maior extensão territorial do Estado do Rio de Janeiro. No Censo Demográfico (2010), o município possuía uma população de 463.731 habitantes, distribuída por 14 distritos (IBGE) que têm, em alguns casos, população superior a muitos municípios da região Norte e Noroeste Fluminenses (figura 1). A população total dos distritos do extremo norte, por exemplo, é de 19.809 habitantes no Censo de 2010.

A cultura da cana-de-açúcar e sua forma de organização espacial teve profundas implicações na formação fragmentada do território campista, pois contribuiu para a formação de diversas localidades e distritos distantes da área central (SILVA, 2005). A formação dos distritos do extremo norte (Santa Maria, Santo Eduardo, Morro do coco e Vila Nova) se insere nesse processo, já que, com a consolidação

**Figura 1.** Localização dos distritos de Campos dos Goytacazes-RJ



Fonte: Descrita na figura.

**GEOGRAFARES**

Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709

das diversas usinas nesse extenso território, houve ocupação de áreas que antes eram voltadas para a criação de gado.

A partir da realização do campo e dos relatos descritos por alguns moradores, podemos refletir como a cana-de-açúcar exerceu um papel significativo na formação dos distritos, que se organizam de forma dispersa no território de acordo com consolidação das diversas usinas que utilizavam os solos mais favoráveis à cultura agrícola. A organização territorial fragmentada de Campos dos Goytacazes se insere dentro do processo de diferenciação socioespacial (CORRÊA, 2007), na medida em que se constituíram, por meio da ação de agentes (estatais e públicos), assentamentos populacionais afastados do núcleo central, ao mesmo tempo em que os fixos (serviços fundamentais, meios de

transporte e eixos de circulação) se concentraram no distrito-sede.

Com as mudanças desencadeadas pela decadência da lavoura de cana-de-açúcar nos anos 1960, Campos dos Goytacazes entra em um novo cenário econômico com a implantação das atividades do complexo da indústria de Petróleo e Gás (P&G), que acarreta mudanças nas escalas interurbana e intraurbana. Macaé e, em menor medida, Campos dos Goytacazes se destacam nesse novo cenário.

Os municípios da periferia dos municípios ricos do Norte Fluminense são duplamente penalizados: i) pela decadência das atividades econômicas históricas, ligadas às culturas da cana e do café, sem que tenha ocorrido sua substituição por qualquer outra atividade econômica capaz de atender à demanda por emprego, e ii) pela capacidade de polarização dos municípios ricos, que torna desinteressante os investimentos fora deles (CRUZ, 2007, p. 45).

**Tabela 1.** População residente em Campos dos Goytacazes-RJ (1970-2010)

Nível territorial	1970		1980		1991		2000		2010	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
Urbana	176.082	55,23	203.358	58,35	324.667	83,44	364.177	89,48	418.725	90,29
Rural	142.724	44,77	145.184	41,65	64.442	16,56	42.812	10,52	45.006	45,006
Total	318.806	100	348.542	100	389.109	100	406.989	100	463.731	100

Fonte: Elaborado com base no Censo Demográfico (IBGE).

Conforme tabela 1, no ano de 1991, já é possível observar grande concentração da população na área urbana em Campos dos Goytacazes e, consequentemente, observa-se uma diminuição da população nas zonas rurais. Esse êxodo se insere no processo mais amplo de migração da população rural para as áreas urbanas, como reflexo da urbanização e também da modernização conservadora do

campo. No caso de Campos dos Goytacazes, a crise das usinas de açúcar e álcool contribuiu para esse imenso afluxo de pessoas para a cidade, principalmente à procura de emprego.

O cenário é de um forte êxodo rural da população no período de 1980-1991. É em finais dos anos 1990 que o município passa a receber os *royalties* do petróleo. Com o aumento exponencial da exploração de petróleo,

o município recebeu um acréscimo significativo dos *royalties* e participações especiais (NETO; NETO, 2006). Essa mudança na dinâmica econômica local contribuiu para o reforço da concentração e organização de bens e serviços em seu centro urbano e agravou o problema do acesso aos residentes nos distritos mais afastados.

Campos dos Goytacazes conheceu, nas últimas décadas, um forte crescimento populacional, especialmente da população urbana, levando ao incremento da necessidade de deslocamento das pessoas residentes nas localidades e distritos para área central. Nesse sentido, é imperiosa a necessidade de se pensar em uma política de mobilidade urbana que proporcione quantidade e qualidade das infraestruturas dos serviços públicos de transporte coletivo nos distritos do município, tendo em vista a enorme fragmentação territorial e a distribuição desigual dos fixos.

Campos dos Goytacazes apresenta uma concentração dos bens, serviços e oportunidades na área central, de modo que a presença do transporte para permitir esse deslocamento é crucial. Todo deslocamento no município é efetuado por empresas privadas de ônibus e transporte alternativo (vans). A concentração dos serviços na área central faz com que as decisões de organização e distribuição da rede de transporte seja coordenada de acordo com os interesses do Estado e dos empresários, pois eles atuam de forma simultânea e conjunta para organizar esse espaço segundo

suas intencionalidades (BAL-THAZAR, 2017).

## **ESPAÇO URBANO E O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO EM CAMPOS DOS GOYTACAZES**

Campos dos Goytacazes é marcado por uma elevada concentração de diversos serviços e atividades no distrito-sede, particularmente no centro histórico e comercial e bairros adjacentes (Pelinca, Jardim Carioca etc.). Podem ser citadas a concentração das grandes redes de supermercados, a presença de Universidades Públicas e particulares etc. A cidade conta ainda com a presença de diversos hospitais e clínicas de referência que oferecem serviços de saúde de média e alta complexidade.

Toda essa concentração atende pessoas de municípios do entorno e também daqueles situados em estados como Espírito Santo, o que faz crescer a demanda por uma mobilidade eficiente em todo o município, pois ocorre um aumento da necessidade de circulação e deslocamento. Não obstante, a oferta do transporte público é seletiva, pois se concentra em determinados pontos, como a rodoviária Roberto Silveira e o ponto do transporte das vans (Rua Gil de Góis - Centro), enquanto nas localidades mais afastadas, como é o caso do extremo norte, não há um atendimento adequado.

Essas características apontadas apenas reforçam a ideia de que o espaço urbano é desigual e ao mesmo tempo articulado, na medida em que a concentra-



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709

ção seletiva dos fixos pressupõe deslocamentos de áreas residenciais para locais de trabalho, ida às compras, acesso a serviços públicos etc. A esse respeito, Corrêa (1994, p. 8) já advertia que o “espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável”. Faz-se necessário, pois, uma leitura da totalidade dos processos que considere os lugares de residências, os fluxos (consumo, trabalho, acessos a serviços públicos) e o papel desempenhado pelos transportes.

A partir dessa ideia de espaço urbano como fragmentado e articulado é possível compreender o espaço como local de desenvolvimento das relações que são vivenciadas e realizadas pelos indivíduos, sendo essas relações permeadas por conflitos, pois no espaço urbano são produzidas as relações de desigualdades sociais, sobretudo no acesso aos serviços essenciais que nele se encontram. A questão dos serviços essenciais, de como eles são acessados e qual o meio utilizado, é de extrema relevância, visto que o espaço é reflexo social dos sujeitos que vivenciam uma lógica de organização capitalista, que em sua concretude segrega, evidenciando as diferentes classes sociais. Como pontua Corrêa (1994, p. 8), a organização espacial “[...] é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas forças espaciais do presente”.

A exclusão de parte da população de um determinado lugar ocorre quando os indivíduos não acessam os principais serviços que se concentram, sobretudo, no centro e centralidades comerciais. Trata-se de uma problemática que necessita de atenção especial, colocando centralidade na imperiosa necessidade de meios que possibilitem a realização desse processo para os locais afastados dos centros. A efetivação do acesso à cidade ocorre por meio do transporte público coletivo. O transporte público coletivo é uma ferramenta importante quando ofertado corretamente. Silveira; Cocco (2013, p. 1) descrevem que o transporte público coletivo “[...] é responsável pela produção e reprodução social ampliada da força de trabalho e pela sua produtividade.” Contudo, esse serviço passa por muitas contestações, isso pela oferta inadequada do serviço, como precárias condições de mobilidade e acessibilidade urbanas.

Na cidade de Campos dos Goytacazes, a atuação do transporte público coletivo efetiva uma multiplicidade de deslocamentos diários. Com relação ao transporte por ônibus, este realiza o deslocamento de forma seletiva para os bairros mais próximos da área central, não sem problemas, como: a superlotação; a infraestrutura precária dos ônibus e dos pontos de espera; a instabilidade de horários e a invisibilidade em relação às empresas que são responsáveis por determinada linha. Esses problemas foram constatados na observação de campo realizada em determi-

nados pontos estratégicos (28 de março, Rodoviária Roberto Silveira). Há também a atuação do transporte alternativo ou permissionário abrangendo vans ou micro-ônibus, que realizam extensos fluxos de idas e vindas para o distrito-sede e localidades diariamente.

Nos últimos anos, observou-se a elaboração e implementação de políticas municipais de mobilidade, mas muitas foram interrompidas ou descontinuadas. Mamani (2017) salienta que, a partir da posse da Rosinha Garotinho na gestão municipal, houve mudanças na estruturação do transporte. O início dessa política ocorreu em 2009, no início do mandato de Rosinha. A publicação da política ocorreu a partir do decreto Lei nº. 8577, de 26 de junho de 2014, visando um modelo de transporte que atendesse a demanda da população e que estivesse cumprindo o próprio plano diretor municipal, especialmente no que diz respeito à promoção da mobilidade e acessibilidade de forma universal.

Com o objetivo de integrar o território (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2008), adotou-se o programa denominado de “Campos Cidadão”, que possibilitou um maior fluxo para o distrito-sede, pois permitiu que pessoas de baixa renda circulassem com mais frequência e acessassem mais atividades e serviços na área central. A prefeitura realizava o repasse do valor correspondente à diferença entre o valor da passagem e o valor que o usuário pagava, sendo este, como colocado por

Araujo (2012, p. 49), “[...] o equivalente à diferença entre o valor pago pelo usuário e o valor da tarifa prevista para passagem (atualmente, no valor de R\$1,60)”. Mas tal política também foi permeada de conflitos e paralisações constantes.

Outra ação relacionada às questões de planejamento, de execução e avaliação da política de mobilidade urbana se deu a partir do decreto nº. 335/2019, que estabeleceu a integração tarifária entre as linhas que realizam o trajeto na área central pelo sistema convencional (ônibus) e as linhas alimentadoras que realizam a transferências dos passageiros oriundos dos distritos afastados da área central (vans e micro-ônibus). O projeto teve a participação popular, mas o que foi planejado pelo Instituto Municipal de Trânsito e Transportes (IMTT) não entrou em execução, a problemática da superlotação e das precárias infraestruturas oferecidas continuaram as mesmas.

O decreto instituiu em seus artigos pontos como: a transferência dos usuários deveria ocorrer no tempo máximo de 120 (cento e vinte) minutos entre o embarque em um ponto/modal e o embarque no outro tipo setor; para acessar a passagem no valor de R\$ 2,75, os usuários teriam a obrigatoriedade de obter o cartão de Bilhetagem Eletrônica (Rio Card); com o cartão, o usuário só pagaria a passagem em um tipo de modal e utilizaria os dois (ônibus x vans e micro-ônibus e vice-versa). O programa também contava com o Mobi Campos,



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709



cuja proposta era um aplicativo de monitoramento do transporte público na cidade.

Mas a proposta foi descontinuada, na verdade nada do que estabelecia foi cumprido, a não ser a retirada das vans da área central, pois foram ofertados pontos provisórios sem segurança (tendas), horários e integração entre os modais flexíveis, ausência de fiscalização, de segurança e de horários após às 19 horas. A partir do dia 21 de março de 2022 ocorreu reajuste no valor do cartão de bilhetagem eletrônica de R\$ 2,75 para R\$ 3,50. Durante este período toda problemática se intensificou, principalmente pelo retorno de diversas atividades após o período pandêmico, os pontos cada vez mais cheios em horários de pico, as vans com superlotações, os diversos estudantes e idosos permanecendo em pontos etc.

O atual prefeito Wladimir Garotinho, durante campanha eleitoral, por diversas vezes mencionou o retorno das vans para a área central da cidade. Tratava-se de discurso político em favorecimento próprio, a fim de ter apoio de determinada categoria de trabalhadores, mas infelizmente o serviço prestado não mudou, as superlotações, as infraestruturas precárias, os valores altos de bilhetes quando não é feito o repasse, que é algo constante, e as consequentes paralisações, a ausência de horários noturnos, tudo isso é realidade.

No dia 21 de março do ano de 2022 foi apresentado, na Câmara Municipal, um Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, cujo

“objetivo geral do PlanMobs é incorporar os princípios da mobilidade sustentável com foco no transporte coletivo e no transporte não motorizado, por meio da adoção de diretrizes que promovam um transporte seguro, eficiente e acessível”. Esse plano de mobilidade foi aprovado, mas espera-se que incorpore realmente as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ou seja, que além da mobilidade voltada à questão técnica, pautada na fluidez no tráfego, se considere a questão social dos sujeitos que precisam acessar à cidade. Até o referido momento, não se observa qualquer mudança no que diz respeito à atuação e organização do transporte público coletivo ofertado nos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes.

## **MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANAS**

As mudanças desencadeadas pelo avanço da industrialização - intensificação de novas funções econômicas e novos padrões socioespaciais - levaram a uma reorganização do espaço urbano e ao incremento da necessidade de deslocamentos de pessoas, colocando centralidade na importância da acessibilidade e mobilidade urbanas (CARDOSO, 2007, p. 2). Outrossim, o valor do indivíduo é dado pelo espaço que ele ocupa (SANTOS, 2007), pois diz respeito à realidade socioeconômica, está relacionado à condição/capacidade de ocupar espaços. O valor do indivíduo está em constante mudança, podendo mudar sua condição

a depender de alguns fatores. Santos (2007) coloca a questão das diferenças de acessibilidade como central em sua discussão, uma vez que envolve tempo, frequência, preço etc.

Vasconcellos (2001, p. 40) salienta que a mobilidade urbana pode ser compreendida como a capacidade de movimentar-se, considerando as circunstâncias físicas e econômicas. A mobilidade urbana tem, portanto, a ver com a realização do deslocamento de pessoas e bens em um lugar. Nesse sentido, as pessoas que possuem condições econômicas limitadas ou realizam extensos deslocamentos tendem a apresentar menores condições de mobilidade urbana. Atualmente, quem mais sofre são as pessoas em condições de vulnerabilidade nos grandes centros urbanos que precisam utilizar o transporte público coletivo para se deslocar para diferentes finalidades (trabalho, estudo, lazer etc.).

A mobilidade é um produto social, se inserindo no espaço que também é uma produção social (LEFEBVRE, 1991). Sendo assim, ela nos coloca perante as desigualdades de uso e aproximação do espaço urbano. Nessa direção, Araújo (2012, p. 16) afirma que a mobilidade

[...] vai além das definições de deslocamentos e de usos de meios de transporte, pois nela também se traduzem as relações dos indivíduos com o espaço, com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça, e com os outros indivíduos (ARAÚJO, 2012, p. 16).

Vasconcellos (2001, p. 40) pontua que a mobilidade “iso-

ladamente não tem sentido para avaliação das políticas de transporte, uma vez que não define por que e como ela é (ou deixa de ser) exercida pelas pessoas”. A partir dessa observação é necessário pensar o desenvolvimento de políticas públicas que considerem a mobilidade e acessibilidade de maneira conjunta, pois dizem respeito aos aspectos socioeconômicos dos sujeitos.

A acessibilidade é compreendida como equiparação das oportunidades de acesso ao que a vida oferece: estudo, trabalho, lazer, bem-estar social e econômico, enfim, a realização de objetivos que são, na verdade, direitos universais. Lessa; Lobo; Cardoso (2019), com base numa ampla revisão bibliográfica, salientam que o conceito de acessibilidade é complexo e difícil de medir e, por isso, sua vasta utilização tem gerado vários equívocos. Para eles, a “accessibility is estimated by the spatial distribution of the destination, by the ease of reaching it and by the quality and characteristics of the activities encountered” (LESSA; LOBO; CARDOSO, 2019, p. 2). O acesso às atividades teria, ainda, relação com a rede de transporte.

The inture-based measures are based on features of the road and transportation network and are not sensitive to the location of activities in space. In this respect, accessibility can be evaluated as the combined effect of the weight of opportunities and the impedance of the displacements (LESSA; LOBO; CARDOSO, 2019, p. 2).

Um estudo da FGV (2014, p. 7) enumera como principais problemas a precariedade dos sistemas de transporte público,



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709

a ausência de planejamento, a falta de transparência e o baixo nível de investimentos público e privado. O transporte público é um importante fator nos deslocamentos diários e também na circulação de bens. Para a efetiva equiparação entre mobilidade e acessibilidade é necessária uma política de transporte que atenda a todos e esteja integrada ao planejamento urbano. Isso é possível por meio da criação de políticas públicas visando à melhoria da qualidade do transporte público coletivo e o acesso da população aos equipamentos de usos coletivo e aos espaços que concentram circulação de fluxos e possuem centralidade de fixos (ARAÚJO, 2012).

Vasconcellos (2001, p. 61) delinea os agentes que atuam no processo de tomada de decisões no que diz respeito ao transporte. É essencial o papel do Estado, que atua articulado com outros agentes - poder executivo, técnicos estatais, técnicos de empresas de consultoria, políticos e seus interesses particulares, grupos atingidos pela organização da rede de transporte, atividades que podem ser afetadas pelas decisões dos agentes, operadores públicos e privados ligados ao sistema de transporte, sindicato de trabalhadores nos sistemas de transporte, mídia, organizações sociais e ambientais. Estes agentes atuam diretamente nas decisões acerca das políticas de transporte e o seu estudo revela intencionalidades diversas e conflitos. A participação ativa no processo de planejamento e decisões é desigual entre os

agentes, principalmente porque variam a atribuição de poderes e influência entre eles.

Cardoso (2007) pontua a divergência entre os avanços da urbanização e a (in)competência do Estado enquanto representante dos órgãos que atuam no planejamento e execução de políticas de mobilidade urbana. Cardoso (2007, p. 8) constata a precarização da acessibilidade urbana por meio de alguns fatores, a saber: deficiência da capacidade instalada; ineficiência na operação dos serviços; ineficiência dos padrões de uso e ocupação do solo urbano. Esses fatores são os principais responsáveis pela problemática de vulnerabilidade social da população que depende unicamente do transporte público enquanto meio para possibilitar o acesso aos demais serviços e atividades que se organizam no espaço urbano. Quando o transporte público não é ofertado adequadamente, ele agrava as situações de acesso à cidade.

Na cidade de Campos dos Goytacazes, a acessibilidade e a mobilidade ocorrem de maneira desigual, fato que pode ser constatado a partir do tempo de deslocamento entre localidades/distritos x área central no distrito sede, da baixa frequência na disponibilização deste serviço e pelos valores que são cobrados. Exemplo disso seriam as linhas de ônibus intermunicipais que possuem fluxos para os distritos do extremo norte, em que os bilhetes de passagem são ofertados com um valor único (trajeto inicial x trajeto final).

Para efetivação dos deslocamentos é essencial que as políticas municipais de transporte considerem a mobilidade e a acessibilidade dos sujeitos. Direitos que são garantidos perante leis federais (Estatuto das Cidades e PNMU). A elaboração e a implementação de políticas municipais de mobilidade e acessibilidade urbanas exigem uma compreensão da organização espacial das atividades econômicas e sociais, no sentido de verificar onde ocorre a concentração dos serviços essenciais. Estamos falando, portanto, de políticas espaciais e territoriais e não de políticas no espaço e no território (COSTA, 1988; STEINBERGER, 2017), o que implica desenvolver políticas municipais de mobilidade e acessibilidade urbanas voltada para a realidade de todos os sujeitos, em detrimento de uma visão utilitarista e tecnicista voltada apenas para a circulação e a fluidez no espaço urbano.

Silveira; Cocco (2010, p. 67) afirmam que não se trata apenas da circulação e deslocamento no espaço, pois são processos que envolvem as relações dos sujeitos com o espaço e os objetos que neles estão dispostos. Sob uma lógica capitalista, essas formas de interações espaciais tomam outras intencionalidades. Isso não é diferente com relação às redes de transporte em Campos dos Goytacazes, uma vez que é notável uma centralidade em pontos determinados, seguindo uma lógica de interesse e acumulação que acentua as desigualdades sociais, econômicas e culturais, na medida em que

dificulta a acessibilidade e mobilidade, principalmente para os residentes nos distritos distantes do distrito sede.

Por conta da grande fragmentação territorial, refletir sobre a mobilidade e acessibilidade urbanas em Campos dos Goytacazes requer pensar o deslocamento e a circulação levando em consideração toda infraestrutura física, que vai desde os pontos e os transportes, mas também envolve os valores referentes aos deslocamentos, pois se trata de toda uma questão social e de direitos garantidos, o acesso à educação e à saúde são exemplos.

## MATERIAIS E MÉTODOS

Moraes e Costa (1987) realizam uma distinção pertinente entre método de interpretação e método de pesquisa. O primeiro estaria ligado à forma como se estrutura (significado) o mundo (fenômenos). “É a sistematização das formas de ver o real, a representação lógica e racional do entendimento que se tem do mundo e da vida” (MORAES; COSTA, 1987, p. 27). Já o segundo diz respeito às técnicas utilizadas para a realização dos estudos. A escolha das técnicas apresenta estreita relação com os problemas operacionais da pesquisa (objeto tratado e os recursos técnicos disponíveis). Venturi (2012) afirma que é a técnica que permite comprovar ou refutar as teorias. Assim, método, teoria, técnica e instrumentos são diferentes aspectos do mesmo processo de produção do conhecimento.



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709

Esta pesquisa tem como método de interpretação filosófico materialismo histórico, uma vez que ocorre a relação direta entre o sujeito e o objeto, estes agem interagindo e se transformando (ANDRADE; SCHMIDT, 2015). A utilização deste método também ocorreu à medida que a realização do campo se tornou imprescindível para o comprometimento do pesquisador com o objeto de estudo. Foi feita revisão sistemática da literatura, pois trata-se de um caso específico de estudo, com fontes variadas para obtenção de informações e dados, em que foram selecionados a partir de critérios previamente estabelecidos.

O método de pesquisa se utiliza de técnicas quali-quantitativas, como salienta o autor Santos (2009, p. 120), “a combinação de diversas técnicas de pesquisa possibilita o desenvolvimento de pesquisas sociais mais precisas e interessantes”. O mesmo autor ainda pontua sobre a combinação de técnicas das estratégias de pesquisa como um elemento que “parece” possibilitar um caráter mais completo e factual do que as realizadas isoladamente com uma abordagem.

Nos instrumentos de coleta de dados foram trabalhadas as duas abordagens, ou seja, um único método (quali-quantitativo) para compreensão dos acontecimentos, para posteriormente análise dos dados. Com relação à estrutura do instrumento, foram utilizados questionários (questões de múltiplas escolhas e abertas) com os moradores do extremo norte do município de Campos

dos Goytacazes que são usuários da rede transporte público coletivo, além da aplicação das entrevistas semiestruturadas nos órgãos públicos (IMTT, Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Mobilidade e Meio Ambiente). Os dados e informações sobre os fluxos de saída e retorno dos distritos do extremo norte foram compilados dos sites das empresas e das vans permissionárias.

O registro de resposta se deu com a integração das técnicas, como: alternativas de respostas pré-determinadas nos questionários, texto narrativo, gravação a partir das entrevistas semiestruturadas nos respectivos órgãos, fotografias dos fluxos e fixos (principalmente em locais de concentração da rede de transporte), além dos fichamentos do referencial teórico que discute a referida temática.

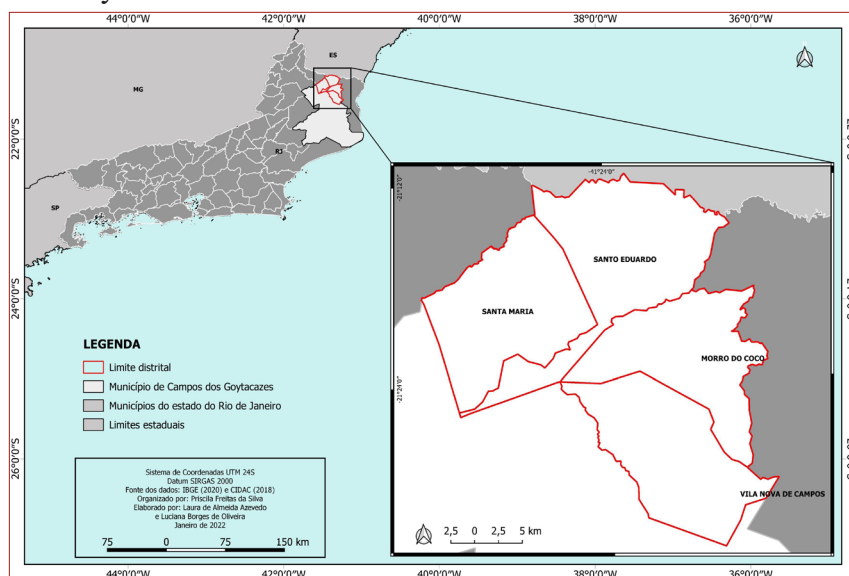
O processamento dos dados, sob a forma de tabelas, gráficos, mapas, figuras, textos narrativos a partir da observação de campo, se deu tendo como critério os fluxos de saída e retorno para os distritos do extremo norte, levando em conta os locais onde residem e os meios de transporte utilizados para acessar o distrito sede de Campos dos Goytacazes. Também foram elaborados arquivos de fichas de leituras (fichamentos) para apoiar na orientação da leitura e forma de ver o nosso objeto. Por último, na etapa de análise e interpretação de dados, integramos os procedimentos quali-quantitativos com o referencial teórico e metodológico.

## TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E ACESSO À CIDADE NOS DISTRITOS DO EXTREMO NORTE DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

A formação territorial de Campos dos Goytacazes está intrinsecamente associada ao desenvolvimento da atividade sucroalcooleira, que culminou na formação de localidades e bairros distantes da área

central. A organização dessas localidades está relacionada à atuação das antigas usinas que, atualmente, se encontram quase todas fechadas. A instalação das usinas levou à atração de muitas pessoas que se deslocaram para trabalhar nessa atividade, criando e formando os distritos que, ao longo do tempo, foram sendo estruturados e organizados pela formação territorial do município (figura 2).

**Figura 2.** Localização dos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes-RJ



Fonte: Descrita na figura.

A localidade de Santo Eduardo era denominada de Morro do Coco, enquanto a localidade de Morro do Coco já foi chamada de Vila Nova. No decorrer do campo foi constatado, por moradores dessas localidades, o funcionamento de usinas de cana-de açúcar. Moradores mais velhos relataram que participaram do desenvolvimento dessa atividade agrícola, atualmente existe uma localidade Usina, “Usina de Santa Maria”.

Os distritos de Morro do Coco, Santo Eduardo, Santa Maria de

Campos e Vila Nova de Campos distam, respectivamente, 46 km, 75,2 km, 69,5 km e 42 do centro da cidade de Campos dos Goytacazes via BR 101. Considerando que são distritos com muitos domicílios, foram aplicados 400 questionários nos domicílios de cada distrito. No caso dos domicílios com ausência de moradores que fossem usuários de transporte coletivo, no momento da abordagem de campo, eles foram desconsiderados na aplicação do questionário.

**GEOGRAFARES**

Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

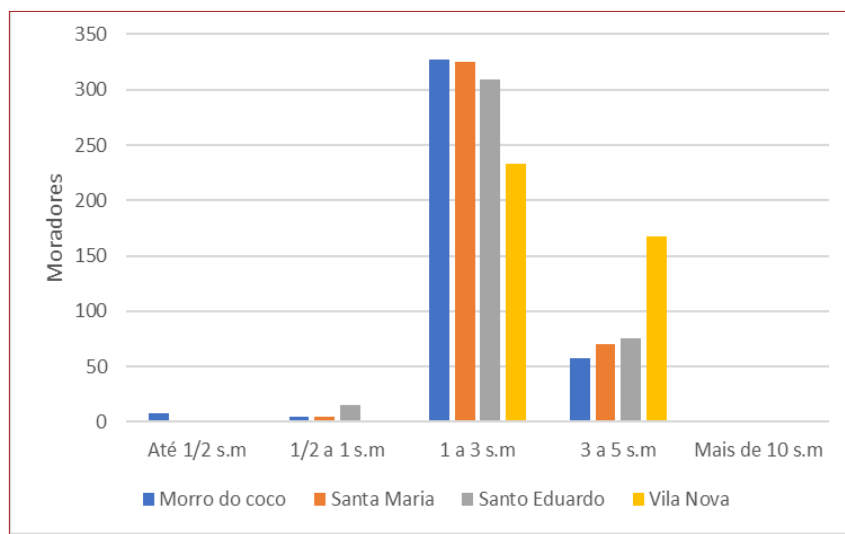
Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709

Escolhemos dias específicos para aplicação de questionários, como os finais de semana, pois a possibilidade de aplicar com a população que trabalha, estuda ou se desloca semanalmente era maior. Também foi uma estratégia adequada porque estávamos num contexto de pandemia da Covid 19. Como metodologia de aplicação, estabelecemos o seguinte procedimento: em uma determinada rua com um número x de casas, aplicamos em uma e pulamos duas, com isso procuramos estabelecer uma amostra proporcional em relação à quan-

tidade de domicílios e aplicação dos questionários e também evitamos a concentração da amostra.

Os respondentes dos questionários são caracterizados em grande parte por famílias com renda familiar de 1 a 3 e 3 a 5 salários mínimos mensais (figura 3), o que nos faz refletir sobre a necessidade de acesso aos meios de transporte público coletivo como uma forma de participação nas atividades e serviços que são desenvolvidos em locais específicos da cidade, como o centro histórico e comercial de Campos dos Goytacazes.

**Figura 3.** Renda dos moradores entrevistados nos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes em 2022



Fonte: Organizado pelos autores.

O acesso às oportunidades de empregos que são ofertadas na cidade sede também podem afetar a renda. Muitos relatam dificuldade em se candidatar para vagas de trabalho, justamente, pela problemática nos trajetos, que impossibilita chegar em horário estabelecido, e há relatos de como é difícil o acesso ao ensino fundamental e médio. Em todos esses distritos, os estu-

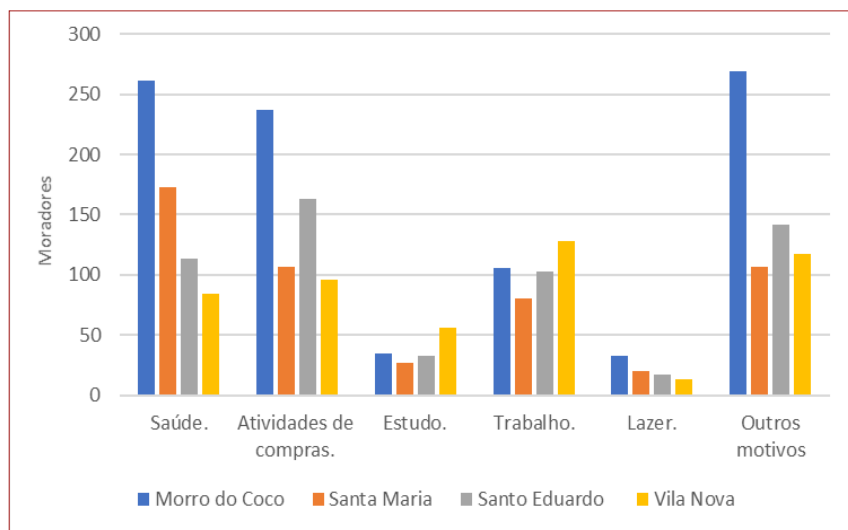
dantes da rede fundamental e média de ensino público sofrem diariamente para se deslocar por causa da ausência de ônibus coletivo. As vans realizam esses trajetos, mas há relatos de espera enorme e recusa do passe dos estudantes; na verdade, muitas vans nem param em determinados pontos quando se trata de um estudante. Toda essa situação se intensificou ainda mais com

o retorno das aulas presenciais no município.

As atividades acessadas pelos moradores dos distritos estão relacionadas aos serviços de saúde, compras, estudo, trabalho e outros motivos (figura 4). Esses acessos variam, obviamente, de acordo com a estrutura etária, com prevalência de jovens que se deslocam para estudar, chefes de família para trabalhar ou fazer compras e idosos para acesso a serviços de saúde.

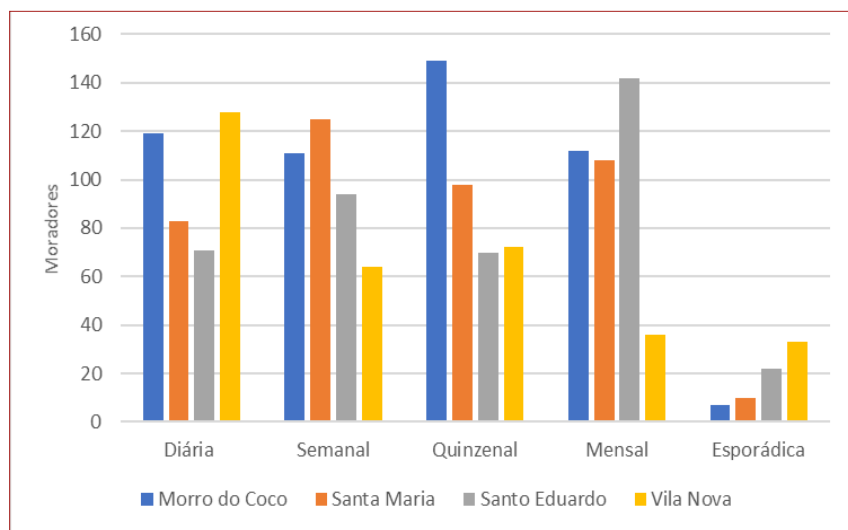
Nesses distritos temos a presença de algumas atividades e serviços, como farmácias; supermercados locais, unidades básicas de saúde, escola de nível básico, médio e fundamental, cooperativa de crédito (SICOOB), Centro de Referência de Assistência Social (CRAS). Mas quando é necessário o acesso a determinados serviços e atividades, como uma educação em nível técnico ou superior, atendimento especializado de saúde,

**Figura 4.** Serviços e atividades acessadas pelos moradores dos distritos do extremo norte na cidade de Campos dos Goytacazes



Fonte: Organizado pelos autores.

**Figura 5.** Frequência do deslocamento de moradores dos distritos do extremo norte para a cidade de Campos dos Goytacazes em 2022



Fonte: Organizado pelos autores.



compras em determinadas redes de supermercados, acesso a serviço bancário ou até mesmo lazer (shopping, museu, teatro, parques etc.), é preciso se deslocar até a cidade de Campos dos Goytacazes.

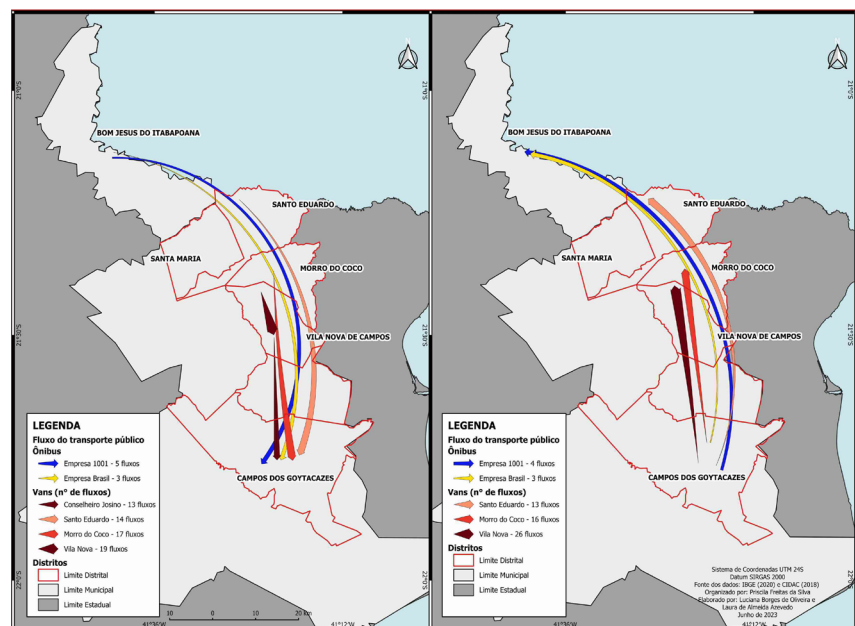
O deslocamento diário está relacionado sobretudo aos fluxos voltados ao mercado de trabalho. Os números dos que acessam a cidade por trabalho e os que realizam o deslocamento diariamente são equivalentes (figura 5). Os estudantes já retornaram à forma de ensino presencial e, como alguns cursos são oferecidos apenas no distrito sede, é necessário também o deslocamento diário, mas parte do campo foi realizado durante a pandemia, o que pode ter influenciado nesse dado.

Os demais moradores da amostra aplicada acessam de forma semanal, quinzenal e esporadicamente, quando necessitam utilizar serviços e ativida-

des comerciais (supermercados, bancos e lojas em geral). Como foi identificado, na parte sobre motivação de acesso, o acesso à cidade para se apropriar de serviços como o lazer é mínimo. Então ocorre um acesso desigual a tudo que se encontra na cidade de Campos dos Goytacazes. Predominam as vans como meios de transporte utilizados para a realização do deslocamento até o centro da cidade (figura 6).

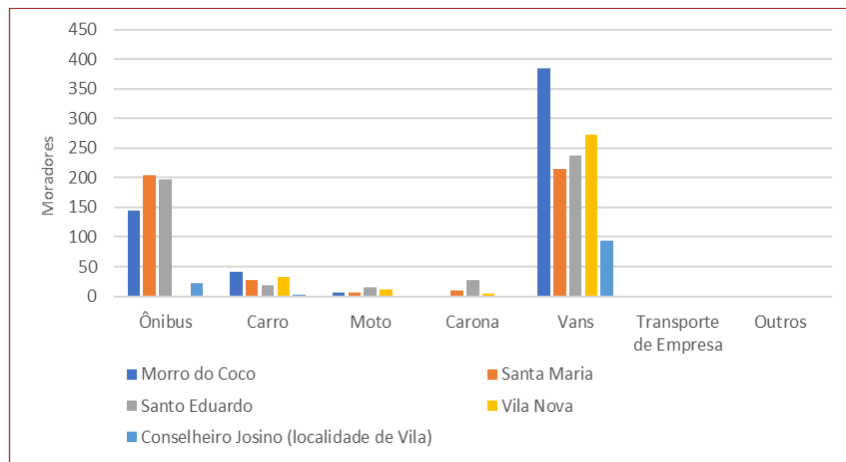
As vans fazem o papel quase único na oferta do transporte nas localidades afastadas, mas funcionam em meio a muitas problemáticas em sua execução. Estas foram constatadas na aplicação dos questionários e também nas idas a campo. Além disso, os relatos de campo são evidências sobre a atuação do transporte público coletivo em Campos dos Goytacazes. Nesses distritos, a atuação das vans é de extrema importância, pois os ônibus que

**Figura 6.** Fluxos semanais de transporte - distritos do extremo norte x distrito sede



Fonte: Descrita na figura.

**Figura 7.** Meios de transportes mais utilizados pelos moradores dos distritos do Extremo Norte para o acesso a comércio e serviços na cidade de Campos dos Goytacazes em 2022



Fonte: Organizado pelos autores.

atuam são intermunicipais e com valores altos para quem necessita se deslocar de forma diária para o distrito sede, o que dificulta a mobilidade. Outros meios de transporte utilizados não são expressivos, como carro, moto (figura 7).

O transporte por van realiza os extensos fluxos de deslocamentos para a área central, com trajetos que chegam até 70 km. Mas esse transporte precisa ser planejado e revisto no que se refere à sua atuação, pensando na melhor qualidade do serviço prestado, garantindo segurança e estabilidade. Conforme noticiário da mídia local, ocorrem diversas problemáticas entre os permissionários - os motoristas das vans - e os Órgãos locais - Secretária de Planejamento Urbano e o IMTT, que geram toda uma instabilidade e interrupções nos serviços que são prestados para os usuários. Os motoristas paralisaram os serviços pouco tempo depois do início do programa que foi desenvolvido na gestão do

ex-prefeito, Rafael Diniz. Então essa problemática já está internalizada.

Os motoristas realizaram manifestações em determinados pontos da cidade, depois seguiram para a prefeitura na tentativa de estabelecer um diálogo com o então prefeito, Rafael Diniz. O poder público municipal não estava cumprindo os subsídios e os permissionários que investiram para se adequarem ao novo sistema de transporte não conseguiam arcar com os compromissos (VIGNERON; ALENCAR, 2019). Outra reivindicação era em torno de ônibus circulando em distritos e localidades, área que deveria ser coberta pelo transporte alternativo.

O exemplo de instabilidade na atual organização do transporte público coletivo é divulgado pelo site Viu Online (2021):

Na manhã desta sexta-feira (17), moradores da região Norte do município amanheceram sem transporte, depois que uma decisão judicial obrigou a retirada das vans que circulam nessas linhas, conforme informou o jornalista

Roberto Barbosa, ao vivo, durante o programa Direto da Redação, transmitido em Campos pela D+ TV, canal 19 da VER TV.

Nas situações de ausência das Vans, os usuários ficam à mercê das empresas de ônibus intermunicipais (1001 e Brasil), que cobram passagens com valores altíssimos, pois os valores são de bilhete único. Quando perguntado para os usuários do transporte sobre a questão de horários nos finais de semana, dos 1600 respondentes da amostra, somente 11 relataram satisfação ao responderem que está “bom”, os demais classificaram esse serviço como ruim ou péssimo, alegando falta de transporte em circulação, horários reduzidos, sem planejamento em relação a horário fixo. Também foi constatado que as superlotações são constantes nos trajetos dos usuários, ocorrem geralmente em horários definidos, sobretudo na parte da manhã, indo para o distrito-sede (de 5.00 às 7.30), e no retorno durante o período da tarde (16.30 às 19.00 horas). Os fluxos de transporte são marcados por intervalos demorados, isso também explica as superlotações em determinados horários, pois não é estabelecido um horário a se cumprir, todos precisam aguardar e fazer filas ao ar livre.

Infelizmente, não tem uma fiscalização do Órgão competente (IMTT) que seria responsável por zelar pelo cumprimento dos horários e linhas concedidas. Essas superlotações são em horários de pico, não acontecem durante todo o dia, é questão de falta de planejamento e preocupação por

parte dos Órgãos que deveriam fazer valer o que estabelece o atual plano diretor municipal. A ausência de transporte adequado e eficiente nos distritos do extremo norte do município de Campos dos Goytacazes fere diretamente os direitos dos cidadãos, pois o transporte é considerado como um direito social.

Apesar das ações públicas visando regulamentação e ampliação, ela é falha e frágil, pois os usuários passam cotidianamente por momentos de insegurança e incertezas no que diz respeito ao transporte público. Essa problemática permanece até os dias atuais, visto que elas estão além da realização do deslocamento, por mais que algumas localidades no município tenham a oferta do transporte coletivo, ele deve ser planejado pensando na oferta de veículos com qualidades e suficientes; é necessário também pensar na questão social dos sujeitos, pensando na promoção de veículos que sejam acessíveis, para terem a possibilidade de se deslocar na cidade.

A possibilidade de acesso à cidade e a tudo que nela se organiza pelos moradores das localidades afastadas do centro ocorre apenas por meio do transporte público coletivo; por isso, a necessidade de planejar e executar políticas que sejam inclusivas e eficazes nos deslocamentos dos cidadãos. Diante do contexto desigual de acesso à cidade em Campos dos Goytacazes, a participação popular no desenvolvimento de políticas municipais de mobilidade é essencial, pois, para além de

contexto de planejamento urbano técnico, é preciso uma compreensão sobre a questão social dos sujeitos, onde eles se localizam e quais ferramentas vão possibilitar esse acesso.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vimos que há ações para promover uma política municipal de mobilidade urbana adequada, mas são permeadas por conflitos que levam a sua descontinuidade, com isso, este acesso à cidade é seletivo. O trabalho de campo também foi importante para constatar que a oferta do transporte público coletivo nos distritos do extremo norte acontece de forma contraditória com o que estabelece o atual plano diretor do município com relação à mobilidade e acessibilidade universal, à integração do território etc.

Como reflexão, trazemos reportagem que trata de algumas das problemáticas, após a decisão do juízo favorável para a empresa Rogil, que reivindicava exclusividades nos trajetos. Com a decisão em juízo, ocorreu a interrupção na oferta do transporte em diversas localidades,

a situação foi constatada pelos agentes do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) e da Guarda Civil Municipal.

Agentes do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) e da Guarda Civil Municipal percorreram algumas localidades de Campos nesta quarta-feira (22) e constataram que as empresas de ônibus que deveriam substituir as vans em trajetos para os setores C, D, E e F não cumpriram a parte no acordo. Com isso, muitos campistas, como os moradores dos distritos de Santo Eduardo e Santa Maria, amanheceram sem transporte público para trabalhar (JORNAL TERCEIRA VIA, 2021).

Na medida em que a cidade de Campos dos Goytacazes concentra a oferta dos bens, serviços e oportunidades na área central, a presença do transporte para permitir esse deslocamento é essencial. Além disso, ao tratar do planejamento de políticas municipais de mobilidade, é necessária a incorporação desses distritos afastados do distrito sede em sua elaboração e implementação, tendo vista que Campos dos Goytacazes, não é só o maior município do Estado do Rio de Janeiro, como ainda exibe uma organização territorial fragmentada. ●

**GEOGRAFARES** 

Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Aparecido Ribeiro; SCHMIDT, Lisandro Pezzi. *Metodologias de pesquisa em Geografia*. 2015, disponível em: [http://repositorio.unicentro.br:8080/jspui/handle/12\\_3456789/929](http://repositorio.unicentro.br:8080/jspui/handle/12_3456789/929). Acesso em: 25 de junho de 2023.

ARAUJO, Isroberta Rosa. *Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes: um estudo da Política dos Transportes a Um Real*. 2012. 84 f. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais), UENF - Universidade Estadual do Norte Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2012.

BALTHAZAR, Bruno da Silva. *A Espacialidade da rede de transporte público e a centralidade em Campos dos Goytacazes*. 2017, 54 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia), UFF - Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2017.

BRASIL. *Constituição Federal (1988)*. Presidência da República Casa Civil - Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. Brasília, DF: Planalto, 2001.

BRASIL. *Constituição Federal (1988)*. Presidência da República Casa Civil - Lei no 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, DF: Planalto, 2012.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. *Plano diretor de Campos dos Goytacazes*. Diário Oficial de Campos dos Goytacazes: Campos dos Goytacazes, (2022).

*Campos dos Goytacazes: um estudo das políticas do transporte a um Real*. 2012. 96 f. Dissertação (Pós-graduação em Políticas Sociais), UENF - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Campos dos Goytacazes. 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de Cidade Média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática S.A., 1989.

CRUZ, José Luis V. Os desafios do Norte e do Noroeste Fluminenses frente aos grandes projetos estratégicos. *Vértices*, v. 9, n. 1/3, p. 44-50, Jan./Dez. 2007.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Demográfico*. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/22827-censo-demografico-2022.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 04 de abril de 2021.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LESSA, Daniela Antunes; LOBO, Carlos; CARDOSO, Leandro. Accessibility and urban mobility by bus in Belo Horizonte/Minas Gerais – Brazil. *Journal of Transport Geography*, n. 77, p. 1–10, 2019.

MAMANI, Hernán Armando. Usuário: Ator Ausente da Política de Transporte Fluminense. Estudo das Políticas e dos Conflitos nas Cidades do Rio de Janeiro e de Campos dos Goytacazes. In. Seminário de integração, 16, 2017, {S.I}. *Anais...*, Campos dos Goytacazes: UFF, 2017, p. 1-22.

MORAES, Antonio Carlos R.; COSTA, Wanderley Messias. *Geografia crítica*. A valorização do espaço. São Paulo: Hucitec, 1987.

NETO, Jayme Barral; NETO, Romeu e Silva. Reestruturação Produtiva e Interiorização da Economia no Estado do Rio de Janeiro: Uma nova dinâmica para a Região Norte Fluminense. In: Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 15, 2006, Caxambu – MG. *Anais...*, Campos dos Goytacazes: CEFET, 2006, p. 1-20.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço - Técnica e Tempo. Razão e Emoção*. São Paulo: Edusp - Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. *O espaço cidadão*. São Paulo: Edusp - Editora da Universidade de São Paulo, 2007.

SANTOS, Tania Steren. Do artesanato intelectual ao contexto virtual: ferramentas metodológicas para a pesquisa social. *Sociologias*, Porto Alegre, ano 11, nº 21, p. 120-156, 2009.

SIDRA - SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA. *Banco de Tabelas Estatísticas*. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/home/pmc/brasil>. Acesso em: 04 de abril de 2021.

SILVA, Leonardo de Carvalho. *Reconfiguração do Norte*



Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Departamento de Geografia da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709

*Fluminense a partir dos anos 70: a chegada do petróleo e suas consequências na dinâmica de crescimento regional, Campos dos Goytacazes: 2005.*

SILVA, Priscila F. *Transporte público coletivo e desigualdade de acesso à cidade no Distrito de Morro do Coco, Campos dos Goytacazes-RJ. 2022. 79f. (Monografia em Geografia) – Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2022.*

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giralddi. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Brasil*, v.12, n.1, p. 63-81, maio de 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2010v12n1p63>. Acesso em 20 de maio de 2021.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giralddi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. *Estudos avançados, Santa Catarina/ SC*, v. 27, n. 79, p. 41-53, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300004>. Acesso em 20 de maio de 2021.

STEINBERGER, Marília. Introdução. In. \_\_\_\_\_ (Org.). *Território, agente-atores e políticas públicas espaciais*. Brasília: Ler Editora, 2017, p. 19-26.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte urbano, espaço e equidade: Análise das Políticas Públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Transporte urbano, espaço e equidade: Análise das Políticas Públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.

VENTURI, Luis Antonio B. A técnica e a observação na pesquisa. In. \_\_\_\_\_ (Org.). *Geografia. Práticas de campo, laboratório e sala de aula*. São Paulo: Sarandi, 2011, p. 11-28.152, Jul./Dez. 2012.

VIGNERON, Paula; ALENCAR, Virna. *Motoristas de vans em mais um dia de manifestação em vários pontos de Campos*. Campos dos Goytacazes: 2019. Disponível: [https://www.folha1.com.br/\\_conteudo/2019/10/geral/1253968-motoristas-de-vans-em-mais-um-dia-de-manifestacao-em-varios-pontos-de-campos.html](https://www.folha1.com.br/_conteudo/2019/10/geral/1253968-motoristas-de-vans-em-mais-um-dia-de-manifestacao-em-varios-pontos-de-campos.html). Acesso em 20 de maio de 2021.

VIU. *Crise se agrava no transporte de passageiros de Campos.* Campos dos Goytacazes, 2021. Disponível em: <https://www.portalviu.com.br/cidades/crise-se-agrava-no-transporte-de-passageiros-de-campos#:~:text=Na%20manh%C3%A3%20desta%20sexta%2Dfeira,em%20Campos%20pela%20D%2B%20TV%2C>. Acesso em: 20 de junho de 2022.



Revista do Programa de  
Pós-Graduação em Geografia e  
do Departamento de Geografia  
da UFES

Volume 3, n. 37  
Julho-Dezembro, 2023  
ISSN: 2175-3709