



TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: UMA ANÁLISE DAS TRANSFORMAÇÕES NO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES (2019-2021)

Laura de Almeida Gloria Lucio ¹

RESUMO

Se movimentar no espaço é algo inerente ao ser humano, a forma que se locomove vai depender de vários fatores, como local, acesso, disponibilidade de transportes. Este trabalho tem o intuito de enfatizar as transformações, no transporte público coletivo, ocorridas no município de Campos dos Goytacazes nos anos de 2019 a 2021, com a implementação do Mobi Campos. Com a adoção da dinâmica dos terminais e como foi à retirada dos mesmos, como se deu e principalmente as motivações para as mudanças, tanto de entrada do sistema, quanto de saída. Fazendo um paralelo sobre as determinações e metas estabelecidas dentro do plano diretor municipal sobre mobilidade e os instrumentos de planejamento.

Palavras-chave: Transporte público, Mobi Campos, Plano diretor, planejamento urbano.

RESUMEN

Moverse en el espacio es algo inherente al ser humano, la forma en que se muevan dependerá de varios factores, como la ubicación, el acceso, la disponibilidad de transporte. Este trabajo tiene como objetivo enfatizar las transformaciones en el transporte público que tuvieron lugar en la ciudad de Campos dos Goytacazes de 2019 a 2021, con la implementación de Mobi Campos. Con la adopción de la dinámica de los terminales y cómo fueron retirados, cómo sucedió y principalmente las motivaciones para los cambios, tanto en la entrada como en la salida del sistema. Hacer un paralelo sobre las determinaciones y metas establecidas dentro del plan maestro municipal sobre instrumentos de movilidad y planificación.

Palabras clave: Transporte público, Mobi Campos, Plan director, urbanismo.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho é uma pequena reflexão sobre o transporte público da cidade de Campos dos Goytacazes – RJ e suas transformações através dos últimos anos. Baseado em uma dissertação de mestrado em andamento, tem o intuito de endossar os estudos sobre o conceito de transporte público coletivo e o seu olhar em relação às cidades médias. Cada um desses conceitos apresentados deve dar um suporte de análise e compreensão dentro do

¹ Mestranda do Programa de Pós-Graduação de Mestrado em Geografia da Universidade Federal Fluminense de Campos dos Goytacazes - UFF, lauragloria@id.uff.br;



caminho traçado para essa reflexão. Entendendo desde o princípio que o conceito que abrange o transporte público coletivo é a mobilidade.

Atrelado a esses pontos a mobilidade se caracteriza, de acordo com o Dicionário Online como “Qualidade daquilo que se move, do que se consegue movimentar”. Ou seja, concatenando ao meio urbano, seria a capacidade de deslocamento dentro de um centro urbano para diferentes áreas.

Segundo Andan *et.al apud* Moura *et.al* (2005) “a mobilidade corresponde ao conjunto de deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, compras, lazer).”

A partir da utilização do conceito de mobilidade, é indispensável à relação com o conceito de acessibilidade, uma vez que são conceitos complementares. A acessibilidade envolve mais do que conseguir chegar a algum local, se reporta também aos meios para que este acesso ocorra, assim como custo para o deslocamento, o tempo total no percurso, as condições tanto do transporte, quanto das vias, distância percorrida, variedades de meios para essa locomoção, entre outros.

“[...] a acessibilidade é definida a partir da facilidade em se atingir os destinos desejados, sendo, portanto, a medida mais direta dos efeitos de um sistema de transporte, a qual pode ser inferida a partir do número e da natureza dos destinos que podem ser alcançados por um cidadão ou, indiretamente, a medida dada pela densidade das linhas de transporte público.” (BERNARDES; SOUZA, 2017)

Por conseguinte, a motivação para esse estudo surge a partir da mudança na distribuição de linhas e veículos (ônibus, micro-ônibus e vans) pelo município de Campos dos Goytacazes em 2019. A gestão municipal à época modificou os pontos de partidas e chegadas de algumas linhas da cidade, fazendo a distribuição das linhas de destino às periféricas e aos distritos em terminais, localizados à margem do centro da cidade.

A pauta central é o transporte público coletivo, contudo, para um município como o de Campos dos Goytacazes ter a implementação e distribuição de linhas de ônibus, no primeiro momento deve ter o planejamento urbano municipal. Este seria, segundo Duarte (2012), “conjunto de medidas tomadas para que sejam atingidos os objetivos desejados, tendo em vista os recursos disponíveis e os fatores externos que podem influir nesse processo”. Logo, para que um planejamento seja efetivado tem que levar em consideração as tendências naturais do local para o desenvolvimento, e também dos recursos disponíveis para a efetivação desse planejamento.

O instrumento de planejamento para municípios com mais de 20 mil habitantes é o Plano Diretor, instituído desde 1988, pela Constituição Federal, do qual deve ser aprovado na



Câmara dos Vereadores, com a contribuição da população integrante da sociedade local que será atingida diretamente com as tomadas de decisões do instrumento de planejamento. Garantidos pelo Estatuto da Cidade instituído pela Lei nº 10.257/01, de 10 de julho de 2001, nos artigos 182 e 183 da Constituição.

Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. (BRASIL, 2001)

Dentro dessa perspectiva começa a análise do transporte público coletivo no município de Campos dos Goytacazes, com base no plano diretor. Como citado anteriormente, o plano diretor é um instrumento de planejamento urbano. O capítulo IV do plano do município traz como estratégia a promoção da mobilidade e da acessibilidade dos espaços públicos, com integração de diversas modalidades de transporte e as atividades humanas desenvolvidas dentro desse território. (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2020)

Nos artigos 81 e 82, de forma mais direcionada vem trazendo as estratégias para a ampliação e regulação do transporte público, do trânsito e as medidas de planejamentos adotadas para a execução dessas estratégias. Duas dessas estratégias será o enfoque para o estudo proposto:

“Rever o sistema de transportes público por ônibus da cidade de Campos, adequando o dimensionamento das novas linhas e a distribuição dos trajetos às linhas de desejo da população e às normas de qualidade dos serviços prestados; Estudar o aprimoramento de terminal na área Central - ZCH e ZCP - inclusive com a possível relocação do terminal Luis Carlos Prestes, com a destinação de sua área para exploração de atividades;” (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2020, p. 30)

Dessarte, no mês de julho do ano de 2019 o sistema de transporte coletivo foi modificado. A partir dessa mudança houve a implantação do aplicativo Mobi Campos. Este novo mecanismo veio com o objetivo atender melhor a demanda da população campista, instalando GPS em seus transportes para que ao baixar este aplicativo e pesquisar o ônibus de sua linha, mostre a localização atual do veículo e que possa acompanhar em tempo real seu itinerário. Determinou-se também, que os ônibus ficariam disponíveis os trajetos das áreas centrais, enquanto as vans e os micro-ônibus focariam nos trajetos entre distritos e áreas periféricas aos setores, digam-se terminais, correspondentes de cada localidade. (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2019)

Em concomitância a implantação do aplicativo, no mesmo período ocorreu à distribuição de algumas linhas em terminais diferentes do Terminal Luis Carlos Prestes e outras regiões da área central do município. Esses terminais se concretizavam como áreas de transferências, ou seja, um veículo que fizesse linha do terminal “1” para o distrito “X”, não



chegaria ao terminal central. Outros veículos fariam o percurso terminal “1” ao terminal central. A divisão culminou em seis terminais inicialmente.

Esta divisão nesses terminais ficou até janeiro de 2021, que alterou a quantidade e a localidade dos terminais que iriam para as áreas periféricas e distritais do município para a região central, assim como era antes da alteração em 2019. Trazendo ao debate da acessibilidade (BERNARDES; SOUZA, 2017) dos cidadãos que utilizam este tipo de transporte para ter acesso à região central do distrito sede do município de Campos dos Goytacazes.

O presente trabalho tem como objetivo levantar algumas discussões sobre o transporte público coletivo no Brasil, suas influências em cidades médias e abordar as últimas mudanças estruturais ocorridas no município de Campos dos Goytacazes com os transportes coletivos.

METODOLOGIA

O levantamento bibliográfico sistemático (CONFORTO, 2011) para encontrar bibliografias acerca o tema da pesquisa e de conceitos que nesta serão utilizados, será feito através de bibliotecas virtuais, como a biblioteca da UFF, Google Acadêmico, boitempo, Library Genesis, Scielo e indicações de bibliografias feitas por professores.

Nesta fase será necessária a pesquisa por palavras chaves nas plataformas digitais onde se encontram esse arcabouço teórico. Passará por um processo de escolha do qual se sucede por etapas para cada bibliografia, desde a leitura de títulos, palavras chaves, resumo, introdução e trabalhos completos. Uma vez que a cada etapa concluída se afina mais a questão das bibliografias que serão utilizadas como referências.

Em consonância, será explorado o caminho feito pelo transporte público coletivo do município de Campos dos Goytacazes nos anos de 2019-2021. Por quais mudanças estruturais e locacionais passaram, com base nas publicações no site da prefeitura, diários oficiais e documentos expedidos pelo Instituto Municipal de Trânsito Transporte (IMTT) do município.

REFERENCIAL TEÓRICO

A produção da cidade ocorre de maneira coletiva, e que sua formação em estrutura, é pensado em forma dinâmica, que atenda interesses políticos e econômicos, tanto público e



privado, o que por consequência acaba influenciando nos sistemas de transporte e trânsito, atuando na organização do fluxo de mobilidade.

O conceito de Mobilidade (*apud* MOURA et.al., 2005) se refere a um conjunto de deslocamento que as pessoas fazem para a realização das atividades do seu dia a dia, seja trabalho, estudo, lazer. No caráter urbano, se refere às diferentes formas de deslocamento, do andar a pé, de bicicleta, motocicleta, carro, ônibus, trem, metrô, entre outros, mas relacionando as cidades. (VASCONCELLOS, 2018)

Se tratando de acessibilidade (BERNARDES; SOUZA, 2007) é pensando nas condições da população que utiliza do serviço, seja em virtude do valor, tempo de deslocamento, condições das vias, distância percorrida, quantidade de linhas disponíveis, horários.

E como ponto de partida, o transporte público (VASCONCELLOS, 2018) que se caracteriza como aquele que transporta em massa, ou não, dependendo de qual analisado, no caso desta pesquisa, se refere transporte de massa, ônibus, microônibus e vans. Neste modo de transporte é cobrada uma taxa comum fixa dependendo da tabela de valores estabelecidos em cada município, calculado ao valor da terra de cada localidade.

Por conseguinte, para endossar a discussão e trazendo respaldo aos conceitos de mobilidade, transporte público coletivo e acessibilidade, utiliza-se o planejamento urbano (DUARTE, 2012), que se configura como aquele que rege as condições adequadas para a aplicação de qualquer mudança dentro de um território, uma vez que para toda a transformação na paisagem de um município precisa saber a quantidade de recursos disponíveis para o mesmo e também se a área é natural e socialmente propícia para a empreitada.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para um melhor entendimento sobre o transporte público brasileiro é importante saber como ele funciona de forma geral, depois fazer a comparação desse transporte nas cidades médias e por fim, a cidade Campos dos Goytacazes.

No que concerne o transporte público brasileiro é que seu funcionamento acontece de forma híbrida, onde o Estado fica responsável por definir as condições dos serviços oferecidos, como rotas, frequências de linhas, tipo de veículos, tarifas cobradas, enquanto o



setor privado opera, sendo assim, um setor que depende do privado, mas é regido pelo público. (VASCONCELLOS; MENDONÇA, 2010)

É importante ressaltar que o transporte público influencia diretamente no dia a dia da população que faz seu uso, uma vez que utilizam para chegar a seu lugar de estudo, trabalho, por vezes hospitais e para fazer alguma atividade de lazer.

“A mobilidade proporcionada pelo transporte público facilita o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais etc. Tarefa inglória, pois no Brasil, essa se dá em um ambiente construído absolutamente desadaptado para fazê-lo, seja porque os pactos de poder locais e regionais favorecem a expansão urbana dispersa, consoante uma proteção à produção imobiliária e ao rentismo – a despeito das diretrizes do Estatuto das Cidades e dos Planos Diretores Municipais –, seja porque o processo histórico que ensejara os serviços de transporte público no Brasil leva a marca do enfraquecimento contínuo do Estado no âmbito federal e dos entes federados, incluindo os municípios.” (SILVEIRA; COCCO, 2013)

Segundo IBGE (2010), uma cidade pode ser considerada média quando sua população varia de 100 mil a 500 mil habitantes. A cidade de Campos dos Goytacazes conta atualmente com uma população estimada de aproximadamente 514 mil habitantes (IBGE, 2021).

No que diz respeito às políticas de transporte público em cidades médias:

[...] o transporte público é normalmente tratado diretamente pelo prefeito e seu pessoal técnico mais próximo. No entanto, essas atividades são normalmente feitas separadamente daquelas relativas ao trânsito, que geralmente estão incluídas em um conjunto de atividades relacionadas ao sistema viário. (VASCONCELLOS, 2018)

Caracterizando como problemática a falta de planejamento urbano e planos de transportes, já que não há um contexto organizacional com intenção de mensurar necessidade, alocações, demanda e problemas ambientais, tudo atrelado, na maioria das vezes, ao desinteresse do poder público em sanar esses problemas.

Ao que se refere ao município é importante conhecer um pouco de sua dinâmica territorial e como foi construída.

O município de Campos dos Goytacazes fica localizado na região Norte Fluminense do Estado do Rio de Janeiro, é a cidade de maior extensão territorial do estado de 4.032,487 km², com uma densidade demográfica de 115,16 hab/km². O município também é limítrofe com o estado do Espírito Santo.

O plano diretor municipal traz algumas prerrogativas a respeito do transporte público, como os citados na introdução deste artigo. No artigo 80, parágrafo primeiro explica como será o funcionamento da mobilidade no município, no parágrafo segundo, explica como



pretendem atender a demanda da população que mora em regiões mais afastadas da zona central.

§ 1º A mobilidade do município será composta pelas seguintes instâncias: Infraestrutura física da malha viária; Gestão de portos e hidrovias; Gestão do aeroporto; Gestão do transporte coletivo municipal e intermunicipal; Administração municipal direta e indireta; Conselho municipal de mobilidade; Gestão das tecnologias e aplicabilidade para uso do transporte coletivo;

§ 2º Para melhor atendimento das localidades afastadas do grande centro, a fim de evitar a locomoção dispendiosa do cidadão, poderão ser instituídas Subprefeituras, que prestarão os serviços exclusivos da Prefeitura, a serem elencadas em legislação própria pertinente ao tema, devendo ser implementado ao Município o conceito de Cidade Inteligente, conferindo acesso amplo às informações e serviços pelas vias eletrônicas oficiais. (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2020)

Como forma de ampliação e regulação do transporte público oferecido no município tem como objetivo criar medida continuada dos instrumentos de transporte e trânsito, orientação a um plano integrador de transporte, capacitação técnica a unidade gestora da mobilidade urbana no município, o que se torna fundamental, já que dentro do município as decisões são tomadas a partir de um corpo técnico próximo ao prefeito.

Em concomitância com os terminais de ônibus foi criada uma plataforma digital chamada Mobi Campos (Figura 1) que tinha o intuito de auxiliar as pessoas que dependia de conhecer e/ou se informar de vias e linhas existentes no município. Esse aplicativo funcionava em tempo real mostrando a localização de ônibus, horários e itinerários cumpridos por cada empresa. Atualmente, o serviço oferecido pelo aplicativo está inativado, mesmo já tendo o aplicativo instalado há mais tempo, se precisar saber horário de ônibus, linhas ou empresas de cada linha, o aplicativo não está em funcionamento. O aplicativo está fora de funcionamento desde o final da gestão passada e a gestão atual não declarou nada sobre voltar o seu funcionamento.

Figura 1:

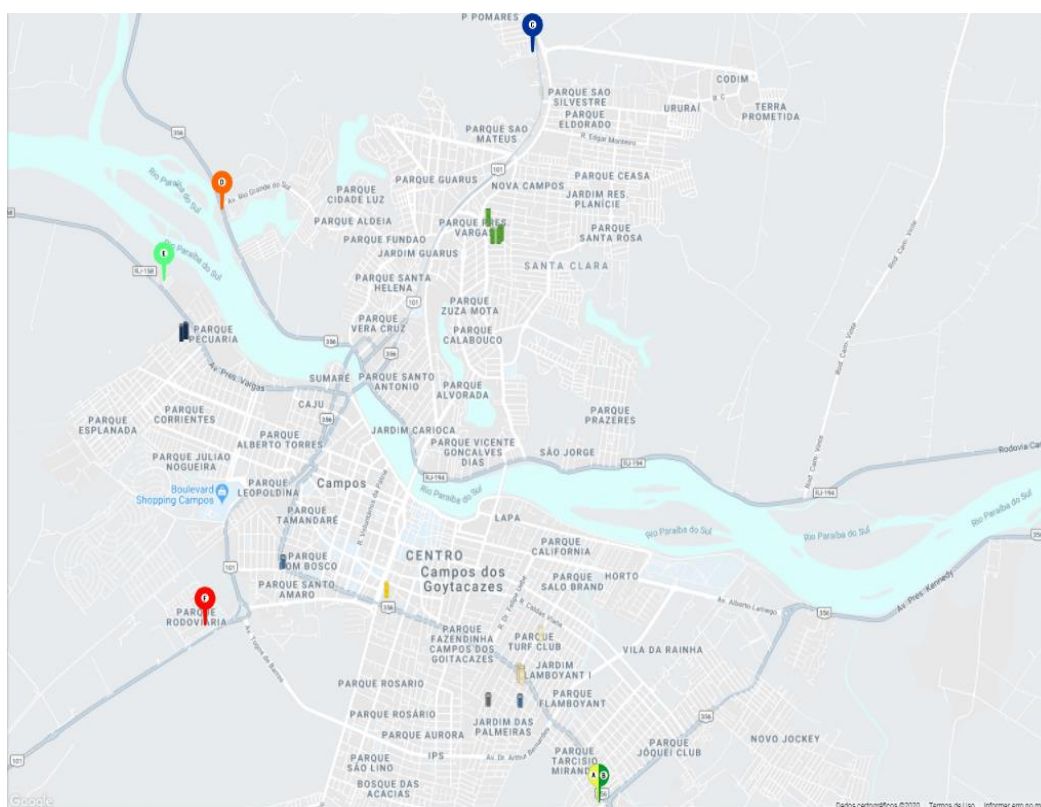




Propaganda do aplicativo divulgada na época de seu surgimento. Fonte: Site oficial da prefeitura de Campos dos Goytacazes

Estabelecendo a discussão proposta neste trabalho, o enfoque trazido nas discussões tange às modificações das redes ocorridas nesses dois últimos anos. Logo, neste primeiro momento será mostrada a área (Figura 2) abrangida e as demandas de cada uma delas, com as diferenciações de terminais.

Figura 2:



Esquema da distribuição de terminais executada em 2019. Fonte: Aplicativo Mobi Campos Web

O projeto inicial estipulava seis terminais distintos com distribuição em cinco locais diferentes no distrito sede, cada terminal foi colocado de forma estratégica em rodovias estaduais e uma federal. As localidades escolhidas ficavam em uma via de melhor acesso para os destinos finais das vans e micro-ônibus.

No ponto de referência A e B (verde e amarelo), na rodovia RJ-216, os destinos eram voltados para Martins Lage e Farol de São Tomé, respectivamente, passando pelos distritos e bairros mais afastados que havia nessas linhas, como Venda Nova, São Sebastião de Campos, Santo Amaro de Campos, Mussurepe.

O terminal C (azul), que ficava localizado no final do subdistrito Guarus, na BR-101, abrangia os distritos de Travessão, Santa Maria, Morro do Côco e Vila Nova de Campos, dentre subdivisões existentes dentro de cada região citada.



Em sequência, o terminal D (laranja), foi instalado na região de chegada e saída do município pela direção do Noroeste do Estado do Rio de Janeiro, na rodovia RJ-356, atendendo as localidades de Três Vendas, Sapucaia e adjacências, inclusive Outeiro, que é distrito de Cardoso Moreira.

Já se referindo ao terminal E (verde neon), na rodovia RJ-158, localizava na região que dava acesso a Rio Preto e imediações.

Por fim o terminal F (vermelho) foi instalado no Parque Rodoviário na BR-101, assim como o terminal C, este por sua vez atendia regiões como Ibitioca, Pernambuco, Lagoa de Cima, Dolores de Macabu e divisões de bairros que existam nesse percurso.

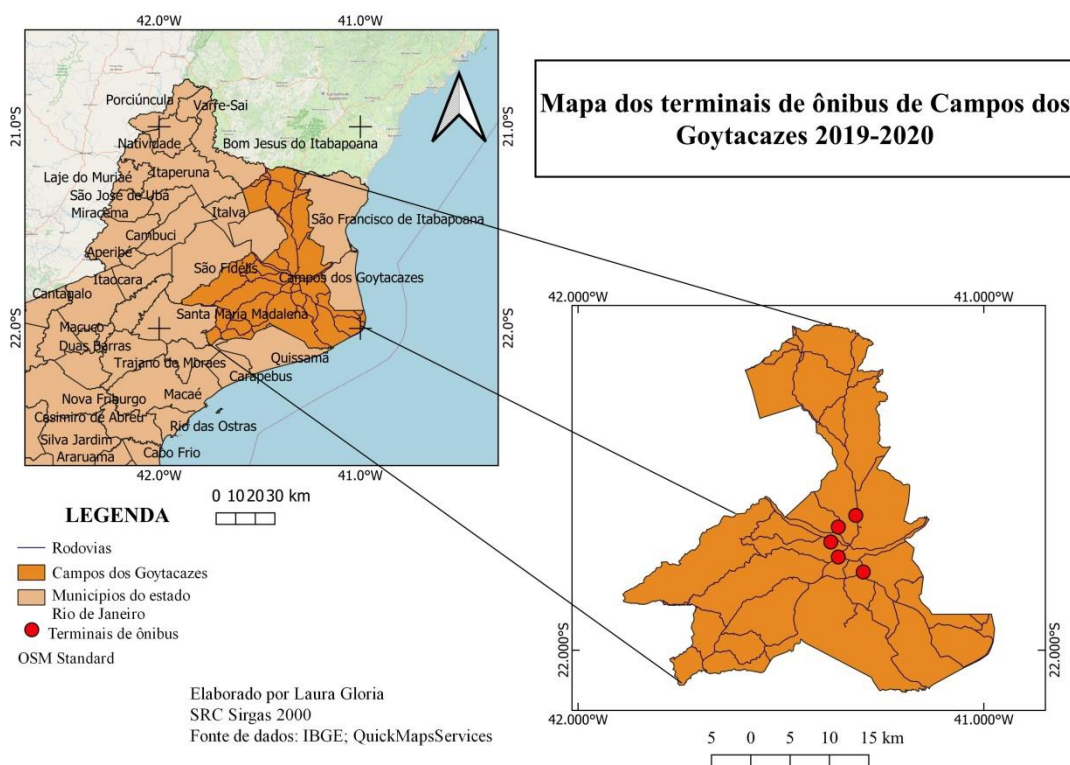
Segundo o projeto, o objetivo da construção desses terminais se valia para praticidade e desafogamento das áreas centrais, tirando, principalmente, a competição entre os veículos circulantes. Em concomitância criaram um aplicativo chamado Mobi Campos, que tinha como intuito localizar linhas, veículos e até horários disponíveis do transporte público coletivo circulante no município. (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2019)

Entendo que os terminais são construções pensadas justamente para o descongestionamento das, em diminuir a quantidade de circulação de veículos em áreas com maior concentração de atividades e pessoas no dia a dia. Contudo, por muitas vezes, a população afetada acaba não gostando dessas descentralizações.

Por conseguinte, vem com a consonância do estudo entre a mobilidade, referente ao transporte público coletivo e a acessibilidade, que acaba sendo um estudo indissociável ao tratar do assunto mobilidade.

Abaixo segue um mapa de Campos dos Goytacazes onde se consegue ver a alocação dos terminais dentro do município, e consegue fazer uma comparação ao tamanho do município, sua localização dentro do estado e os municípios limítrofes.

Mapa 1:



Atualmente, o município não utiliza mais esses terminais, eles entraram em funcionamento em julho de 2019 e foram desativados em janeiro de 2021, como uma das primeiras ações do atual governo local, concretizando uma das mudanças que fez parte de seu plano de governo. Com isso, designaram dois terminais localizados nas áreas centrais a fim de se tornarem terminais provisórios.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É levantado como um grande desafio o estudo de mobilidade e principalmente no que tange o transporte público no Brasil. Instâncias além das governamentais têm que ser levadas em consideração para a efetivação do trabalho, principalmente levando em conta que o transporte público acaba ficando somente no nome, uma vez que precisa das empresas prestadoras de serviço para cumprir a demanda necessária de locomoção diária na maioria dos municípios, incluindo o estudado.

O transporte público coletivo de Campos dos Goytacazes sofreu alterações significativas no que se refere ao seu funcionamento de 2019 a 2021, desde configurações espaciais com novos terminais como forma de suavizar o tráfego de veículos grandes e disputa entre os carros responsáveis em cada uma das rotas estabelecidas dentro do transporte



oferecido no município, até o ponto de se desfazer desses terminais e começar a pensar novas estratégias para a distribuição dessas linhas.

Como estabelecido no próprio Plano Diretor municipal, rever o sistema de transporte faz parte de uma das metas, o mesmo se aplica a descentralização do terminal de ônibus Luis Carlos Prestes e a efetivação dos terminais, que ainda não possuem datas ou locais permanentes com a nova gestão.

REFERÊNCIAS

BERNARDES Antonio Henrique; SOUZA, Marcos Timóteo Rodrigues. Acessibilidade e o efeito barreira na periferia de cidades médias. **Revista de Geografia (Recife)** v. 34, n. 1, p. 230 – 250. 2017.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm> Acessado em 18 de junho de 2021.

CAMPOS DOS GOYTACAZES, **Mobi Campos** - Novo sistema de transporte. Disponível em <<https://www.campos.rj.gov.br/newdocs/1562972899MOBICAMPOS-NovoSistemadeTransportePublico.pdf>> Acessado em 18 de junho de 2021.

_____, **Plano Diretor (2008)**. CAPÍTULO IV - DA MOBILIDADE E INTEGRAÇÃO DO TERRITÓRIO MUNICIPAL. Disponível em <<https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-campos-dos-goytacazes-rj>> Acessado em 14 de junho de 2021.

_____, **Prefeitura Municipal**. Prefeitura lança app de monitoramento do transporte público, o Mobi Campos Disponível em <https://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=53661> Acessado em 18 de junho de 2021.

CONFORTO, Edivandro Carlos; et. al. **Roteiro para revisão bibliográfica sistemática: aplicação no desenvolvimento de produtos e gerenciamento de projetos**. Porto Alegre, 2011.

DUARTE, Fábio. **Planejamento Urbano**. 1ª Edição, Editora Intersaberes, Curitiba – PR, 2012.

FARIA, Raphael Félix Ribeiro. **Passos e descompassos da política de mobilidade urbana em cidades de porte médio: o sistema de transporte público BRT em Uberaba-MG**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, Universidade Federal Fluminense. Campos dos Goytacazes, 2017

MOURA, Rosa. BRANCO, Maria Luisa G. Castello. FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas. **Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos**. São Paulo em perspectiva, v.19, n.4, p. 121-133, out./dez. 2005.



SILVEIRA, Márcio Rogério. COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos Avançados**, v.27, n.79, 2013, p.41-53.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade urbana e cidadania**. 1ª Edição, São Paulo, 2018.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. MENDONÇA, Adolfo. Política Nacional de Transporte Público no Brasil: organização e implantação de corredores de ônibus. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**. 2010, p. 73-95.