



TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DESIGUALDADE DE ACESSO À CIDADE EM CAMPOS DOS GOYTACAZES-RJ

Priscila Freitas da Silva¹
Leandro Bruno Santos²

RESUMO

O debate acerca dos processos de mobilidade e acessibilidade urbana é de suma relevância, sobretudo, em um espaço que possui uma organização territorial fragmentada como Campos dos Goytacazes-RJ. É de suma importância a disponibilização do transporte público para garantir o acesso à cidade de todos(as) cidadãos. Este artigo visa analisar o acesso ao distrito-sede de Campos dos Goytacazes pelos cidadãos residentes nos distritos do extremo norte do respectivo município. Foram utilizados procedimentos metodológicos que incluem o levantamento bibliográfico referentes às temáticas do Transporte público coletivo, mobilidade e acessibilidade urbanas, plano de mobilidade urbana, Campos dos Goytacazes; documental de temas relacionados à pesquisa (Plano Diretor Municipal, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Estatuto das Cidades; levantamento de dados secundários (INEP, IBGE, IMTT, CIDAC). Além disso, foi realizada a observação sistemática nos distritos, a fim de compreender a acessibilidade e mobilidade, a frequência de uso, período, os fluxos de origem e destino, as principais dificuldades e problemas etc. Também foi feito levantamento de dados primários (elaboração e aplicação de questionários junto aos cidadãos residentes nesses distritos; aplicação de entrevistas semi-estruturadas na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Mobilidade e Meio Ambiente, IMTT etc.). Por fim, a sistematização dos dados primários e secundários (mapas, tabelas, quadros, gráficos etc.). A referida pesquisa justifica-se pela imprescindível importância da mobilidade e acessibilidade urbanas, enquanto processos que vão possibilitar o acesso à cidade (aos serviços e atividades).

Palavras-chave: Mobilidade e acessibilidade urbanas, Campos dos Goytacazes, desigualdade de acesso à cidade, transporte público coletivo.

RESUMEN

El debate sobre la movilidad urbana y los procesos de accesibilidad es sumamente relevante, especialmente en un espacio que tiene una organización territorial fragmentada como es Campos dos Goytacazes-RJ. Es extremadamente importante poner a disposición el transporte público para garantizar el acceso a la ciudad a todos los ciudadanos. Este artículo tiene como objetivo analizar el acceso al distrito sede de Campos dos Goytacazes por parte de los habitantes de la ciudad que residen en los distritos más septentrionales del respectivo municipio. Se utilizaron procedimientos metodológicos, entre ellos una encuesta bibliográfica relacionada con los temas de transporte público colectivo, movilidad urbana y accesibilidad, plan de movilidad urbana, Campos dos Goytacazes; documentación de temas relacionados con la investigación (Plan Maestro Municipal, Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMU), Estatuto de las Ciudades; recolección de datos secundarios (INEP, IBGE, IMTT, CIDAC). Además, se realizó observación sistemática en los distritos, la para comprender la accesibilidad y movilidad, frecuencia de uso, periodo, flujos de origen y destino, principales dificultades y problemas, etc. También se recogieron datos primarios (elaboración y aplicación de cuestionarios a los habitantes de las ciudades residentes en estos distritos; aplicación de semi-entrevistas estructuradas en el Departamento Municipal de Urbanismo, Movilidad y Medio Ambiente, IMTT, etc.) Finalmente, la sistematización de datos primarios y secundarios (mapas, tablas, cuadros, gráficos, etc.). Importancia esencial de la movilidad

urbana y la accesibilidad, como procesos que permitirán el acceso a la ciudad (a servicios y actividades).

Palabras clave: Movilidad y accesibilidad urbana, Campos dos Goytacazes, desigualdad de acceso a la ciudad, transporte público colectivo.

INTRODUÇÃO

O processo de urbanização do Brasil passou por um intenso crescimento a partir da década de 1950, acarretando diversos problemas no âmbito da mobilidade urbana, pois as políticas públicas não acompanharam as novas necessidades econômicas, sociopolíticas, profissionais e pessoais, compreendendo que a mobilidade urbana se atribui a funcionalidade de reprodução do espaço urbano, visto que ocorre a circulação de bens, dinheiro e pessoas. Dessa forma, como pontua o Balbim (2016), todas as compreensões sobre mobilidade urbana estão intrinsecamente relacionadas à divisão social e territorial do trabalho e às condições de construção que organizam o espaço, tanto socialmente quanto territorialmente.

Em complementação, Castilho (2017), aponta que a mobilidade urbana pode ser entendida como a movimentação ou locomoção de um agente por meio de um modo de transporte ou a pé. Assim, a mobilidade urbana está inerentemente ligada às condições desses agentes em realizar movimentos de bens, mercadorias, além da informação banal ou produtiva. Nesse sentido, as condições de mobilidade urbana de um agente podem ser entendidas a partir do seu poder econômico ou político em desenvolver os fluxos materiais, além dos informacionais.

Acerca da discussão da acessibilidade, é necessário considerar os meios materiais, regulações e serviços que, reunidos, podem ou não permitir o deslocamento de pessoas, bens e serviços (Castilho, 2017).

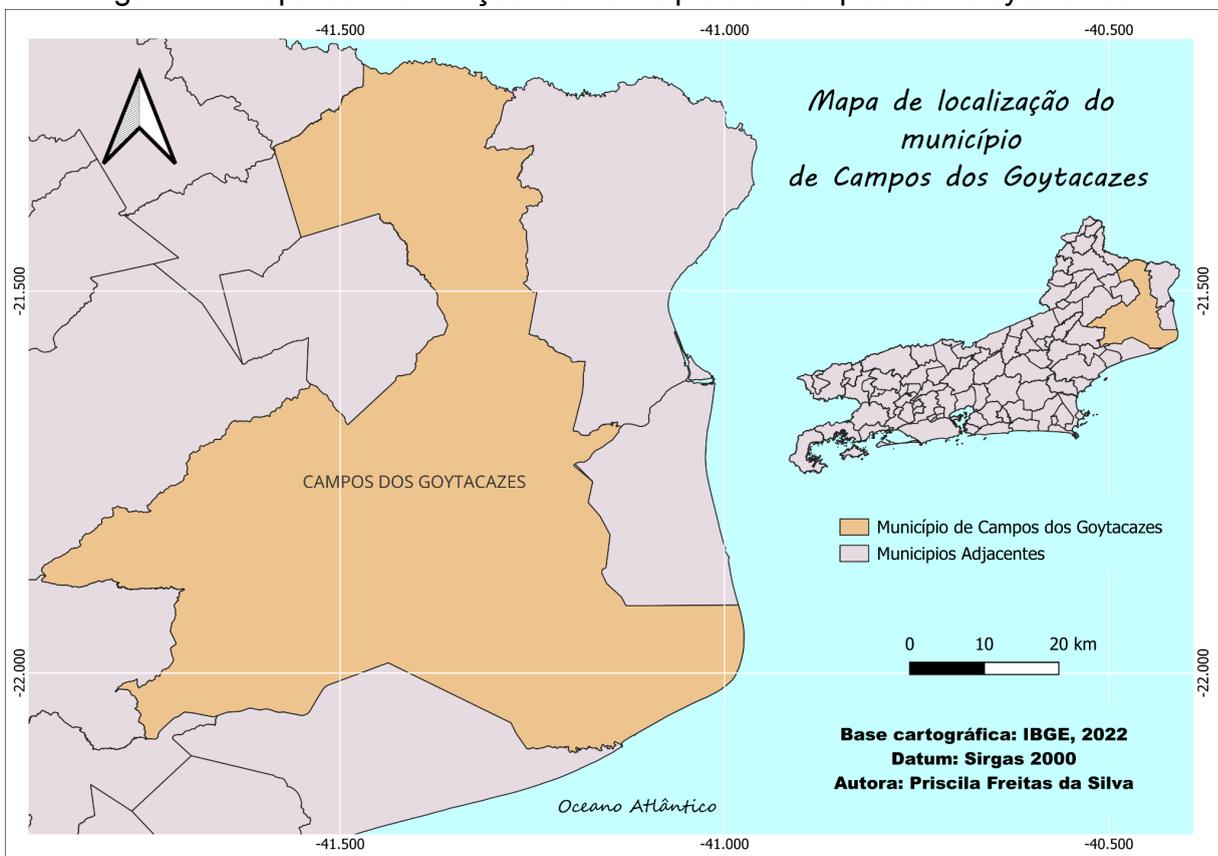
A partir das disposições que constam no Estatuto da Cidade (lei 10.257, de 10 de julho de 2001) e na Política Nacional de Mobilidade Urbana (lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, considera-se que o transporte público coletivo diz respeito ao sistema de transporte compartilhados por várias pessoas, voltados para realizar deslocamentos de longa ou curta distância, de maneira eficiente e com qualidade. Em complementação a esse entendimento, o Instituto Brasileiro do Consumidor — IDEC, dispõe que todos(as) cidadãos(ãs) possuem o direito ao acesso a um transporte público limpo, pontual e com manutenção e lotação adequadas. Além disso, é imprescindível considerar alguns critérios, como: valores, horário de

circulação, eficiência, segurança, modernidade, acessibilidade, cortesia, entre outros.

Dessa forma, o transporte público coletivo tem a funcionalidade de promover o acesso aos serviços e atividades, como saúde, educação, mas também é preciso pensar na democratização dos espaços, havendo meios para possibilitar a apropriação dos espaços públicos, enquanto lugares de troca, das relações que devem ser estabelecidas, de acesso às atividades como teatro, cinema e parques etc. Como se sabe, no processo de ocupação socioespacial, ocorre a ocupação de áreas nobres, em detrimento de áreas menos privilegiadas no que diz respeito à disponibilidade desses serviços e atividades. Dessa forma, as relações sociais desenvolvidas por meio do transporte público são ferramentas importantes para a reprodução da força de trabalho (SILVEIRA; COCCO, 2013).

Campos dos Goytacazes, fundado em 28 de março de 1835, possui uma área de 4.032 km², sendo a maior extensão territorial do Estado do Rio de Janeiro. Segundo o Censo Demográfico (2022), o município possui uma população de 483.540 habitantes, distribuída por 14 distritos (IBGE) que têm, em alguns casos, população superior a muitos municípios da região Norte e Noroeste Fluminenses.

Figura 1 - Mapa de localização do município de Campos dos Goytacazes



Fonte: Elaborado pela autora.

Para mais, justifica-se sua realização considerando o processo de formação territorial de Campos dos Goytacazes e suas consequências na organização espacial, formando-se núcleos populacionais (distritos e localidades), ou seja, fragmentados e dispersos da área do distrito-sede. Dessa forma, a referida pesquisa analisou a mobilidade e acessibilidade urbanas de cidadãos residentes nos distritos do extremo norte do município de Campos dos Goytacazes/RJ, nas suas interações de consumo, mercado de trabalho e acesso aos serviços públicos de saúde e educação.

Outrossim, este trabalho teve o objetivo de analisar a mobilidade e acessibilidade urbanas de cidadãos residentes nos distritos do extremo norte do município de Campos dos Goytacazes-RJ, nas suas interações de consumo, mercado de trabalho e acesso a serviços públicos de saúde e educação. Sendo assim, os objetivos específicos que motivaram a realização desta pesquisa foram: 1)

identificar em quais áreas da cidade os moradores dos distritos do extremo norte trabalham e realizam acesso de bens e serviços e quais meios de transporte utilizam; 2) analisar a estruturação do transporte público coletivo de Campos dos Goytacazes e o atendimento aos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes/RJ; 3) analisar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana com relação às especificidades da configuração territorial de Campos, especialmente com relação aos distritos situados distantes do centro.

A fim de atender os objetivos estabelecidos, foram aplicados procedimentos que auxiliem na compreensão do acesso à cidade a partir da política de transporte público do município de Campos dos Goytacazes, tendo como recorte os processos de mobilidade e acessibilidade por parte dos usuários da rede de transporte público coletivo, que são residentes nos distritos afastados do distrito-sede do município de Campos dos Goytacazes.

Nesse sentido, foram realizados o levantamento bibliográfico referente às temáticas: transporte público coletivo, mobilidade e acessibilidade urbanas em Campos dos Goytacazes, plano de mobilidade urbana, formação territorial; documental de temas relacionados à pesquisa (Plano Diretor Municipal, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU); levantamento de dados secundários (INEP, IBGE, IMTT, CIDAC); realização de observação sistemática nos distritos, para levantamentos de equipamentos urbanos e aferição dos fluxos; levantamento de dados primários (elaboração e aplicação de questionários junto aos cidadãos residentes nos distritos do extremo norte do município de Campos dos Goytacazes/RJ; aplicação de entrevistas semiestruturadas na Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Mobilidade e Meio Ambiente, IMTT etc.); sistematização dos dados primários e secundários (mapas, tabelas, quadros, gráficos, etc.).

Os procedimentos metodológicos adotados, possibilitaram discussões acerca do processo de formação territorial do município de Campos dos Goytacazes, atrelando sua organização espacial fragmentada à cultura da cana-de-açúcar, que ocasionou intensas transformações, visto que o município se espacializa por meio de vários distritos e localidades distantes do distrito-sede municipal (SILVA, 2022). A partir da década de 1980, com a atuação da indústria de Petróleo e Gás - (P&G) nos municípios que se localizam na Bacia de Campos, há uma mudança na dinâmica

econômica dos referidos municípios, especialmente em Campos dos Goytacazes, onde ocorreu maior necessidade de fluxos de transporte pela concentração de atividades e serviços no espaço urbano, sobretudo do setor educacional. Atualmente, Campos dos Goytacazes possui doze instituições de ensino superior entre pública e privada, ofertando 120 cursos em período diurno e noturno (INEP, 2023). Além desse fator, há uma alteração no nível territorial da população, pois entre as décadas de 1980 e 1991, a população do respectivo município passa a ser predominantemente urbana (IBGE, 2023).

A concentração dos bens, serviços e oportunidades na área central do município de Campos dos Goytacazes implica a presença do transporte público coletivo para possibilitar esse deslocamento, ou seja, permitir a melhoria na qualidade de vida e justiça social. Em Campos dos Goytacazes, o deslocamento para o espaço urbano, para os sujeitos que residem nos distritos do extremo, também em outras localidades, como os distritos do extremo sul, se dá por meio do transporte permissionário (vans) e ônibus intermunicipais.

Alguns intentos de políticas municipais de mobilidade em Campos dos Goytacazes citam importantes diretrizes da PNMU, mas como é constatado nesta pesquisa, foram descontinuadas, isto porque envolve grandes problemáticas e conflitos na estruturação da rede de transporte público coletivo - empresas de ônibus privada, setor permissionário (vans), poder público, entre outros. A disponibilização desse serviço é precária, toda centralidade da rede de transporte público coletivo ocorre em pontos definidos, como a rodoviária Roberto Silveira e pontos das vans (Rua Gil de Góis - Centro), promovendo um acesso desigual quando analisamos o fluxo de transporte público coletivo do extremo norte do município, além da frágil articulação no desenvolvimento de políticas municipais com o que estabelece o Estatuto das Cidades e a PNMU.

Por conseguinte, não basta descrever as diretrizes e fundamentos que constam nas leis que regulam a elaboração de políticas de mobilidade urbana, pois deve-se pensar em maneiras de torná-las concretas, pensando nas especificidades socioespaciais do município.

Com isso, conclui-se que há necessidade de pensar em uma política municipal de mobilidade urbana considerando todas as porções territoriais de Campos dos Goytacazes, abrangendo seus distritos e também localidades rurais



afastadas dos núcleos distritais, para então promover uma política inclusiva de mobilidade, que possibilita um acesso à cidade para todos(as) cidadãos(ãs). A tabela 1 possibilita reafirmar questões citadas anteriormente, a mesma foi organizada de acordo com as principais sugestões que foram colocadas pelos usuários do transporte público coletivo nos distritos estudados.

A tabela 1 - Sugestões por parte dos usuários da rede de transporte público coletivo em Campos dos Goytacazes

N.º	Sugestões
1	Oferta de pontos de espera adequados em Campos e nos distritos;
2	Horários fixos por parte do transporte permissionário vans;
3	Passagens mais acessíveis por parte dos ônibus intermunicipais;
4	Melhor qualidade na infraestrutura do transporte como um todo;
5	Mais disponibilidade de horários do transporte público coletivo;
6	Vans circulando até o ponto final com mais frequência;
7	Vans circulando nas localidades rurais;
8	Horários disponíveis no turno da noite;
9	Mais horários ofertados nos finais de semana;
10	Fluxo direto para área central, sem paradas via BR 101;
11	Sem superlotação nos trajetos;
12	Segurança e estabilidade nas políticas municipais que são desenvolvidas;
13	Gratuidade para idosos e estudantes;
14	Atuação da fiscalização na disponibilização do serviço.
15	Participação popular no desenvolvimento das Políticas Municipais de Mobilidade Urbana.

Portanto, algumas conclusões podem ser evidenciadas, em Campos dos Goytacazes, há ações para promover uma política municipal de mobilidade urbana adequada, mas são permeadas por conflitos que levam à sua eficiência. Assim, o município passa por um cenário de continuidade e descontinuidade das políticas municipais de mobilidade mediante as mudanças de gestão municipal (prefeitura), impactando diretamente na disponibilidade do serviço, como prevê o plano diretor, especificamente, o item que discorre sobre a mobilidade e acessibilidade urbana.

Ademais, cabe pontuar que a realização do campo e o convívio diário da pesquisadora com o serviço ofertado foram essenciais para constatar que a oferta desse serviço nos distritos supracitados ocorre de forma contraditória, dado que não há ações no sentido da promoção da mobilidade e acessibilidade universal, buscando a integração dos modais de transporte atuantes em Campos dos Goytacazes.

METODOLOGIA

Buscando o embasamento e aprofundamento teórico, conceitual, histórico etc., ocorreu o levantamento bibliográfico de trabalhos acadêmicos como monografias, dissertações, artigos que estavam relacionados à temática proposta (Transporte público coletivo, mobilidade e acessibilidade urbanas, plano de mobilidade urbana, Campos dos Goytacazes). O levantamento ocorreu em bibliotecas (UFF, IFF, UENF, UCAM), portais de revistas como (SciELO, Redalyc, Dialnet, Ebsco etc.) e artigos (Google Acadêmico). Também foram realizadas pesquisas documentais no site da Prefeitura, para análise e discussão do plano diretor, com destaque para os itens que descrevem sobre a promoção da mobilidade e da acessibilidade, a ampliação, consolidação e integração das variadas formas de transportes, a instituição de Subprefeituras ou estruturas que auxiliem os cidadãos dos distritos afastados etc, ainda, ocorreu o levantamento e leitura da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), dando ênfase no que trata da mobilidade e acessibilidade.

Dessa forma, para realizar tal análise, foi utilizada a pesquisa quali-quantitativa, como salienta Santos (2009, p. 120), “a combinação de diversas técnicas de pesquisa possibilita o desenvolvimento de pesquisas sociais mais precisas e

interessantes”. Também 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.

Santos (2009) demonstra um quadro sobre os procedimentos dos métodos, na qual nos possibilitou refletir sobre a construção das etapas cumpridas na pesquisa quali-quantitativa. Sendo assim, foi trabalhado o método quali-quantitativo para compreensão dos acontecimentos e análise dos dados; foram utilizados questionários com os cidadãos residentes no extremo norte do município de Campos dos Goytacazes que utilizam a rede de transporte público coletivo, além das entrevistas semiestruturadas nos órgãos públicos (IMTT, Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Mobilidade e Meio Ambiente, além disso, também foram organizados dados referentes aos fluxos dos transportes. Em continuidade, houve a integração de todas as técnicas utilizadas para alcançar os objetivos pré-estabelecidos, além da utilização de critérios no processamento de dados (locais de origem e destino). Por fim, a interpretação de dados ocorreu com a integração das análises de dados quali-quantitativos, nas quais foram demonstradas por meio de tabelas, gráficos, mapas, figuras etc.

Em complementação a metodologia utilizada, foram aplicados 1600 questionários com os cidadãos, sendo distribuídos 400 para cada distrito. Ademais, foram selecionados dias específicos para aplicação, como os finais de semana, pensando na possibilidade de aplicabilidade com os usuários que trabalham, estudam e se deslocam semanalmente com maior frequência.

Ainda, foram elaboradas e realizadas entrevistas semiestruturadas junto a Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Mobilidade e Meio Ambiente, para compreender como se dá o desenvolvimento de políticas públicas ligadas ao planejamento urbano e à mobilidade no município de Campos dos Goytacazes. A entrevista no IMTT, por sua vez, foi realizada no sentido de verificar as ações do órgão voltadas à fiscalização das empresas permissionárias.

Os dados primários e secundários foram sistematizados e analisados sob a forma de tabelas, quadros, gráficos e mapas, por meio do uso de *softwares* como *Excel*, *Philcarto* e *Qgis*.



REFERENCIAL TEÓRICO

Diversos trabalhos tiveram como foco as políticas municipais de mobilidade urbana em Campos dos Goytacazes. Medeiros; Silva (2017), por exemplo, apontaram sobre o descumprimento das diretrizes da Lei Nacional de Mobilidade Urbana, e relatam problemas como: ausência de linhas e serviços; superlotação; atrasos; ausência de transporte nos finais de semana. Araújo (2012) analisa a estruturação do transporte público coletivo a partir da opinião dos usuários e constata a ausência dos serviços nos finais de semana e nos horários da noite, o elevado tempo de espera e a precária infraestrutura de carros. A respectiva autora define esse arranjo como a falta de “acessibilidade ao sistema de transportes”, pois dificulta o acesso ao sistema de transporte, tendo em vista a distribuição desigual, que oferta o serviço de forma seletiva para parcela da população. Sob um olhar geográfico, Baltazar (2017) demonstra o caráter centralizador do sistema de transporte no espaço urbano e a precariedade dos fixos nas localidades mais distantes.

Nesse sentido, a elaboração e a implementação de políticas municipais de mobilidade e acessibilidade urbanas exigem uma compreensão da organização socioespacial das atividades, no sentido de verificar onde ocorre a concentração dos serviços essenciais, levando em conta que são fatores decisivos e importantes para a vida individual e social. 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(as) cidadãos(ãs), em detrimento de uma visão utilitarista e tecnicista voltada apenas para a circulação e a fluidez no espaço urbano.

Souza (2010) discorre que estaríamos vivenciando um verdadeiro processo de desenvolvimento socioespacial quando se identifica uma melhoria na qualidade de vida e um aumento da justiça social. Assim, essa mudança social positiva não caberia uma definição imediata, uma vez que o processo de desenvolvimento está em constante transformação, possuindo particularidades históricas-geográficas, além de conter valores culturais específicos. Compreende-se, então, que é preciso considerar não só as questões sociais, mas também a sua

forma espacial, que pode variar como palco, local da concentração de atividades e serviços, referencial simbólico e identitário, entre outros.

Souza (2010) pontua que a melhoria da qualidade de vida diz respeito ao aumento da satisfação e necessidade, sejam básicas ou não; materiais e imateriais, de uma porcentagem cada vez maior da população. Já a questão da justiça social compreende discussões mais complexas, pois o espaço se esbarra na multiplicidade de possibilidades de entendimento de justiça social. Dessa forma, todos(as) cidadãos(ãs) devem ter o direito de acessar os equipamentos culturais urbanos, serviços públicos, entre outros, mas não basta essa garantia por lei, apenas teoricamente, é preciso pensar nas possibilidades da materialização, ou seja, as condições de acesso.

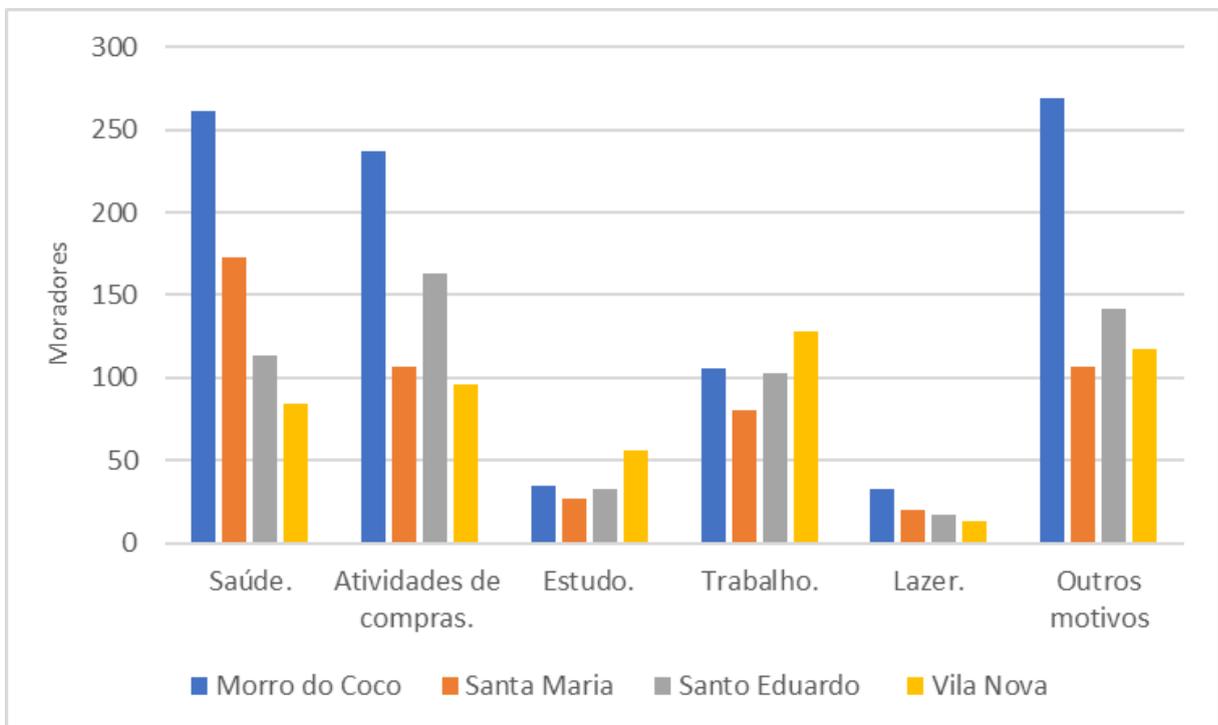
Os autores Silveira & Cocco (2013) afirmam que as relações espaciais que são desenvolvidas por meio do transporte público são ferramentas importantes para a produção do trabalho e para o progresso. É necessário, pois, pensar em uma sociedade que seja mais justa e igualitária, principalmente na perspectiva do acesso aos serviços básicos por parte da população pobre (baixa renda), quando este não é ofertado corretamente, ele promove a inacessibilidade dos mais excluídos, que em suas histórias já são excluídos pelos espaços que eles ocupam, pois onde eles moram diz respeito à capacidade financeira de possuir determinado bem, pois tudo possui um valor, então não é diferente com o espaço que ocupamos enquanto moradia. Silveira & Cocco (2010) enfatizam que seria a manutenção das desigualdades da acessibilidade aos espaços das cidades e as atividades nelas produzidas (saúde, educação, trabalho, lazer, compras etc).

RESULTADOS E DISCUSSÕES

No contexto atual, em Campos dos Goytacazes, é preciso discorrer sobre os processos de mobilidade e acessibilidade urbanas, visto que os meios de transporte disponibilizados não atendem às necessidades da população, além de não considerar as especificidades da organização socioespacial. Fato que ocasiona em uma precária disponibilização do serviço, impossibilitando, em muitos casos, o acesso à educação, saúde, mercado de trabalho, entre outros (gráfico 1).



Gráfico 1 - Motivos para acesso à cidade



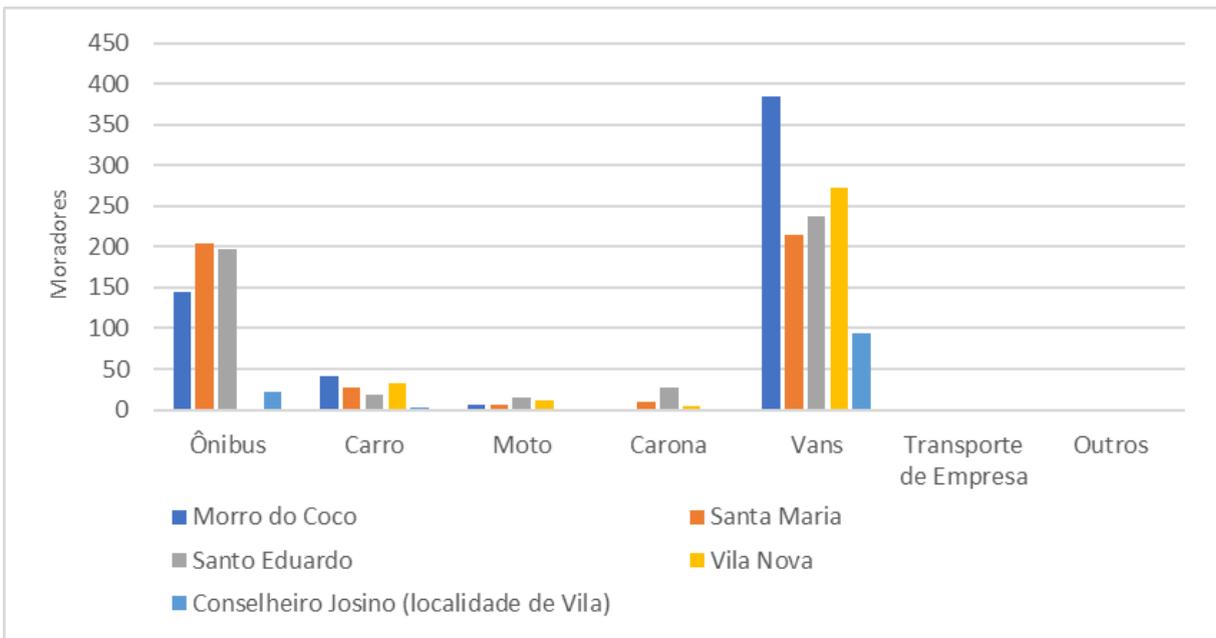
Organização: Autores, 2022.

O deslocamento dos cidadãos dos distritos do extremo norte do município de Campos dos Goytacazes está intrinsecamente atrelado ao acesso do serviço de saúde e atividades de compras, considerando que não há disponibilização de serviços médicos mais especializados, restringindo somente a disponibilidade de Unidades Básicas de Saúde - UBS. Além disso, é possível constatar que grande parte desses cidadãos se deslocam para acessar atividades de compras em geral (redes de supermercados, farmácias, serviços mais especializados que não são disponibilizados nesses distritos), visto que estes se especializam, mormente, no espaço urbano do município.

Cabe pontuar, que a pesquisa foi realizada em contexto pandêmico, o que pode ter impactado nos resultados referentes ao deslocamento para o acesso ao estudo. Em relação ao acesso ao lazer, este está inteiramente ligado aos cidadãos que acessam ao transporte público coletivo, mas também possuem veículos próprios. Por fim, os outros motivos que podem motivar esse deslocamento seriam os atendimentos em caixas lotéricas, bancos, entre outros motivos.

O gráfico 2 possibilita refletir que o acesso à cidade ocorre predominantemente pelos modais de transporte de ônibus intermunicipais e vans (transporte permissionário).

Gráfico 2 - Meios de transporte utilizado



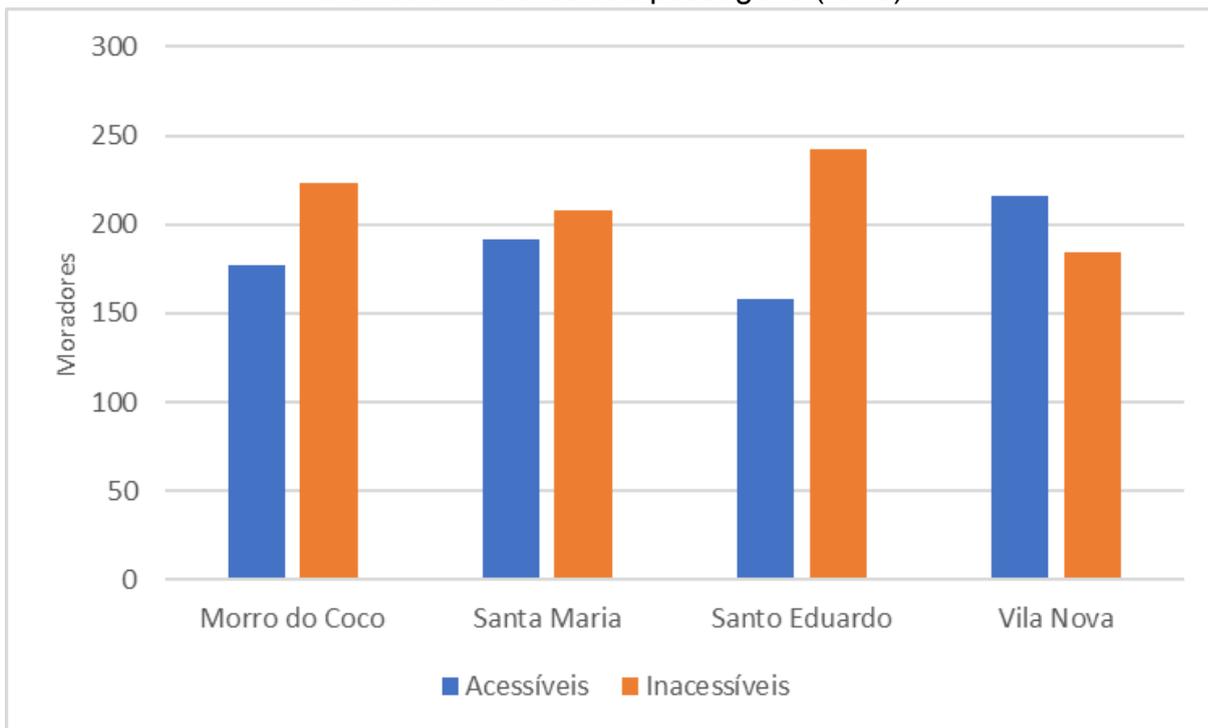
Organização: Autores, 2022.

Isso retrata o cenário socioespacial que estes cidadãos estão inseridos, pois os mesmos não possuem condições de acessar outros meios de mobilidade, logo, não acessam serviços e atividades que se organizam no espaço urbano de Campos dos Goytacazes, acarretando numa desigualdade na melhoria da qualidade de vida, além de não possibilitar uma justiça social, visto que estes não acessam os equipamentos culturais urbanos, serviços e atividades.

Campos dos Goytacazes, nos últimos anos, passou por um cenário de continuidade e descontinuidade das políticas municipais voltada para a mobilidade urbana, precipuamente por estas estarem atrelada às gestões municipais, envolvendo cenários políticos distintos. Logo, as articulações e decisões relacionadas à estruturação da rede de transporte público coletivo impactaram diretamente todos(as) usuários(as), ao perpassar um contexto de paralisação dos serviços por partes das empresas de ônibus privadas e pelo transporte permissionário (vans). Dessa forma, no recorte temporal de realização desta pesquisa (2022), o município estava em um momento de descontinuidade da política

até então proposta pela gestão anterior, denominada como Sistema de Transporte de Campos - Mobi Campos, em que as vans assumiram o papel do transporte alimentador até os terminais, já os ônibus realizavam os trajetos dos respectivos terminais para área central.

Gráfico 3 - Valores das passagens (vans)



Organização: Autores, 2022.

É possível observar que, apesar de ocorrer o repasse por parte da prefeitura para os usuários do transporte coletivo público que possuíam o cartão (gráfico 3), estes passavam por um cenário de instabilidade do referido sistema conhecido como Campos-Integração, visto que a prefeitura não estava realizando corretamente pagamento para os donos das vans, o que levou a diversas manifestações registradas pelas mídias locais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No município de Campos dos Goytacazes, até o ano de 2022, não constava a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana - PMU, pois este era integrado ao Plano Diretor Municipal. A partir da solicitação do Tribunal de Conta do Estado, o

município teve que elaborar uma Política Municipal de Mobilidade urbana, denominada como Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Campos dos Goytacazes - “PLANMOBS”, estabelecendo diretrizes para a implantação, acompanhamento, além do monitoramento de sua avaliação, revisão e atualização periódica.

A PLANMOBS tem a finalidade de firmar de forma contínua a Política de Mobilidade Urbana estabelecida pela Lei Federal n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012. É imprescindível pontuar a necessidade de acompanhamento da execução da respectiva política de mobilidade urbana, além de investigar como ocorreu a elaboração, verificando se houve a participação popular nesse sentido, considerando o curto tempo de prazo para elaboração e entrega do plano.

Para mais, a realização desta pesquisa possibilitou verificar a fragilidade da rede de transporte público coletivo em Campos dos Goytacazes, uma vez que os distritos afastados e demais localidades que organizam de forma dispersa do distrito-sede, sofrem com a precária disponibilização do serviço. Ainda, é imprescindível apontar que os órgãos responsáveis por pensar, planejar, executar, administrar e fiscalizar (IMTT, Secretaria Municipal de Planejamento Urbano, Mobilidade e Meio Ambiente) o serviço de transporte público coletivo, devem atuar conjuntamente para ofertar um serviço de qualidade e eficiente. Ação que não é vivenciada na realidade de todos cidadãos(ãs).

Portanto, ao discorrer sobre a nova política de mobilidade urbana em fase de andamento no município de Campos dos Goytacazes, é fundamental que nós, cidadãos(ãs), possamos acompanhar as etapas de implantação e implementação dos terminais que constam no planejamento de execução, visto que a grande problemática dos distritos afastados do distrito-sede municipal é ausência de horários em períodos noturnos e finais de semana, além de superlotações. Por fim, não menos importante, é necessário haver condições de materialidade para continuidade da política de mobilidade, uma vez que trata-se da necessidade de segurança nos terminais, além de horários fixos, possibilitando assim, segurança, qualidade de vida e justiça social para todos(as).

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, I. R. **Mobilidade urbana e políticas públicas no município de 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.

BALBIM, R.; KRAUSE, C; LINKE, C.C. Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. In: BALBIM, R. **Mobilidade: uma abordagem sistemática**. Brasília, IPEAD, 2016, p. 23-42.

BALBIM, R.; KRAUSE, C; LINKE, C.C. Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. In: BARBOSA, J. L. **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade**. Brasília, IPEAD, 2016, p. 43-56.

BALTHAZAR, B. da S. **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.

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

CLAUDIO, G. de O. ; SANTOS, L. B. . Os espaços da exclusão social na cidade de Campos dos Goytacazes – RJ. Revista **Cerrados**, [S. l.], v. 17, n. 02, p. 66–95, 2019. Disponível em: DOI: <10.22238/rc24482692201917026695>. Acesso em: 25 de novembro de. 2023.

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.

CASTILLO, R. A. Mobilidade geográfica e acessibilidade: uma proposição teórica. **Geousp – Espaço e Tempo (On-line)**, v. 21, n. 3, p. 644-649, dez. 2017. ISSN 2179-0892.

CORRÊA, R. L. 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, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: àtica S.A., 1989.

IBGE – **ÍNDICE BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao.html>>. Acesso em: 20 de outubro de 2023.

IDEC - **Instituto Brasileiro do Consumidor**. Disponível em: <<https://idec.org.br/>>. Acesso em: 20 de outubro de 2023.

INEP - **Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira**. Disponível em <<https://www.gov.br/inep/pt-br>>. Acesso em: 20 de outubro de 2023.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas** – 6a. ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

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

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. 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.



XV
ENAN
PECE

ENCONTRO NACIONAL DE
PÓS-GRADUAÇÃO E
PESQUISA EM GEOGRAFIA

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

Autora, 2022.

